UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

LE PROBLÈME DU CHEMIN DE FER CHINOIS DE L'EST

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

présentée et soutenue le Mercredi 2 Février 1927, à 14 heures

PAR

HOUANG TCHANG-SIN

Président : M. GEOUFFRE DE LAPRADELLE, *professeur.*
Suffragants : MM. GIDEL, *professeur,*
LE FUR, *professeur.*

LES ÉCRIVAINS RÉUNIS
11, RUE DE L'ANCIENNE-COMÉDIE
PARIS

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41547903_0018

THESE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

(Sciences Politiques et Economiques)

UNIVERSITE DE PARIS. — FACULTE DE DROIT

LE PROBLÈME DU CHEMIN DE FER CHINOIS DE L'EST

THESE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

présentée et soutenue le Mercredi 2 Février 1927, à 14 heures

PAR

HOUANG TCHANG-SIN

Président : M. GEOUFFRE DE LAPRADELLE, *professeur.*
Suffragants : MM. GIDEL, *professeur,*
LE FUR, *professeur.*

LES ÉCRIVAINS RÉUNIS
11, RUE DE L'ANCIENNE-COMEDIE
PARIS

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

INTRODUCTION

Depuis plus de trois siècles, depuis Ivan IV le Terrible, les Russes n'ont pas cessé d'avancer vers l'Extrême-Orient. Lorsque la première ambassade russe arriva à Péking en 1618, la Chine et la Russie ne savaient pratiquement rien l'une de l'autre, sauf les vagues souvenirs datant de l'Empire de Gengis Khan. Vers la fin du XVII[e] siècle, les deux puissances se trouvèrent face à face aux bords de l'Amour et cette situation provoqua des conflits avec la dynastie des Mandchous, qui venait de s'imposer en Chine. Le traité de Nertchinsk de 1689 mit fin à ces conflits en obligeant les Russes à se retirer au delà du fleuve Argoun et dans le Nord de l'Amour. Mais ce traité donnait en même temps aux Russes les premiers privilèges pour faire le commerce en Chine. Les traités de Kiakhta et de Boura de 1727 définirent les relations déjà existantes et fixèrent les questions de frontière ambiguës. Depuis, rien d'important ne s'était passé dans les relations des deux pays.

Ce ne fut qu'à partir de 1851, en cherchant un débouché vers le Pacifique et l'Asie centrale, que les Russes mirent plus d'activité dans leurs relations

avec la Chine. Une succession rapide de traités importants, entre cette date et 1881, donna à la Russie l'accès tant désiré à l'Océan et une délimitation de frontière en deça de l'Himalaya. Depuis 1896, par la concession du Chemin de fer Chinois de l'Est et la cession à bail du territoire du Kouan-tong, l'influence russe en Chine devint prédominante. Puis survint la guerre russo-japonaise de 1904-1905 d'où la Russie sembla sortir diminuée. Mais bientôt la Grande Guerre de 1914 et les révolutions russes qui en furent les conséquences bouleversèrent toutes les relations jusque là existantes entre la Russie et la Chine.

Cependant, le Gouvernement des Soviets, aussitôt arrivé au pouvoir en Russie, s'efforça de renouer les relations rompues avec la Chine, mais avec plus de souplesse et en tenant surtout compte de la susceptibilité nationale des Chinois.

Etant donnée l'importance de la population de la République chinoise, qui est à elle seule, aussi peuplée que l'Europe entière, son évolution intéresse le quart de l'humanité et les problèmes qu'elle soulève ne sont aucunement négligeables.

Or, parmi ces problèmes, le traité sino-russe de Péking du 31 mai 1924 est certes l'un des plus importants. Non seulement la Chine, cette fois-ci, était traitée sur un pied d'égalité par une grande puissance européenne, mais en outre elle obtenait par ce traité des avantages considérables, tels que l'abandon par la Russie des droits d'extraterritorialité et de juridiction consulaire, la renonciation à la tranche russe de l'indemnité des Boxers, l'établissement futur d'un tarif douanier qui serait conforme

aux principes d'égalité et de réciprocité, et encore d'autres avantages d'ordre économique et politique.

Ensuite, dans ce traité, on a donné la première place à la question du Chemin de fer Chinois de l'Est, auquel est même consacrée une annexe concernant son administration provisoire. Cette question du Chemin de fer Chinois de l'Est était d'autant plus importante qu'elle touchait le plus directement les intérêts des grandes puissances. Car il est entendu, par le traité sino-russe du 31 mai 1924, que le Gouvernement des Soviets remplace pratiquement la Banque Russo-Asiatique et qu'il accepte la responsabilité des dettes de ce chemin de fer.

Or, à cette modification de la situation du Chemin de fer Chinois de l'Est, les grandes puissances possédant des intérêts dans le chemin de fer ont manifesté une opposition si menaçante que le Gouvernement chinois se crut un moment obligé de revenir sur sa décision. En effet, au cours des négociations, commencées au début de mars 1924, après la remise de la note de rappel des puissances, le Gouvernement chinois, le 21 mars, rompit immédiatement les pourparlers et le délégué russe, M. Karakhan, ayant élevé les protestations les plus énergiques, fut même mis en demeure de quitter la Chine dans un délai de trois jours.

Cependant, après bien des péripéties, le traité fut signé à Péking le 31 mai 1924, mais ce ne fut qu'après la convention conclue le 20 septembre suivant entre la Russie et le maréchal Tchang Tso-lin, gouverneur de la Mandchourie, que la réorganisation du Chemin de fer Chinois de l'Est fut rendue

possible. La première séance de la nouvelle Administration eut lieu le 3 octobre de la même année.

Pour mieux comprendre la portée des modifications concernant l'Administration du chemin de fer, en vertu du traité sino-russe du 31 mai 1924, il est nécessaire de se remémorer l'histoire du Chemin de fer Chinois de l'Est, histoire qui est essentiellement dominée par l'influence des rivalités internationales et des conflits incessants qu'elles ont suscités en Extrême-Orient. Aussi, à cet effet, nous estimons utile de diviser notre étude en quatre parties :

PREMIERE PARTIE. — *ORIGINES.*

DEUXIEME PARTIE. — *ORGANISATION.*

TROISIEME PARTIE. — *FONCTIONNEMENT.*

QUATRIEME PARTIE. — *LUTTE POUR LE CONTROLE.*

LE PROBLÈME
DU
CHEMIN DE FER CHINOIS
DE L'EST

TRANSCRIPTIONS, MESURES ET MONNAIES

En ce qui concerne les noms et les mots chinois, mandchous, mongols, ou russes, pour des raisons d'ordre pratique, nous employons en général la terminologie anglaise, à l'exception, cependant, de quelques noms connus de personnes, de grandes villes, provinces, fleuves, etc., tels que : Ourga, Tchita, Khaïlar, Tsitsikar, Kharbine, Moukden, Hei-long Kiang, Chilka, Amour, Soungari, Oussouri, Sakhaline, et autres, qui sont transcrits suivant le système français, ou bien laissés dans leur transcription courante, notamment Changchoun, Shanghaï, Péking, Tientsin, Canton.

Pour les mêmes raisons nous nous exprimons généralement en mesures anglaises pour le poids, le volume, la distance et la superficie, et en dollars-or américains pour la valeur.

PREMIERE PARTIE

ORIGINES

PREMIERE PARTIE

ORIGINES

INTRODUCTION

Il est loin de notre intention de vouloir exposer dans notre étude préliminaire l'historique des relations internationales de la Chine. Nous nous occuperons seulement de ses relations avec la Russie et le Japon en mettant surtout en relief les principales manifestations de la politique d'expansion de ces deux pays à l'égard de la Chine, manifestations qui ont abouti à la construction du Chemin de fer Chinois de l'Est.

Cette première partie sera divisée en trois chapitres, à savoir :

CHAPITRE I. — *L'EXPANSION DE LA RUSSIE.*
CHAPITRE II. — *L'EXPANSION DU JAPON.*
CHAPITRE III. — *LA RUSSIE ET LE JAPON FACE A FACE.*

CHAPITRE PREMIER

L'EXPANSION DE LA RUSSIE

§ 1. — La conquête de la Sibérie

L'expansion russe vers l'Orient commença sous le règne d'Ivan IV le Terrible par la conquête de Kazan en 1552 et surtout par l'annexion définitive d'Astrakhan à la Russie en 1556. Mais déjà Ivan III le Grand, qui régna de 1462 à 1505, avait entrepris contre la Grande Horde d'Or, établie depuis Batou Khan entre le Caucase, le Don, la mer Caspienne et l'Oural, une lutte pour délivrer le peuple russe de la domination tatare. Ivan IV le Terrible continuait l'œuvre de son prédécesseur et la changea en une guerre de conquête vers l'Est à travers l'Asie septentrionale jusqu'aux rivages de l'océan Pacifique (1). Les Cosaques du Don, poussés par les Russes, s'avancèrent en Sibérie grâce à la supériorité des armes à feu et aux dissensions entre les tribus indigènes. Les Russes ne tardèrent pas à se réunir avec

(1) Georges Maspero, *la Chine*, p. 103 et suivantes, Paris, 1918 ; — Henry Kittredge Norton, *The Far Eastern Republic of Siberia*, p. 19-34, London, 1923.

eux et achevèrent à leur profit la conquête de la Sibérie. Tobolsk fut fondée sur l'Irtych en 1587. Iakoutsk sur la Lena en 1632.

Ainsi, à partir de 1636, en arrivant aux bords de l'Amour, les Russes dominaient dans toute la Sibérie jusqu'à la mer d'Okhotsk.

§ 2. — La pénétration du côté de l'Amour

Les Russes, s'avançant toujours vers le Sud, se hasardèrent plusieurs fois sur l'Amour. Ils construisirent, de 1648 à 1651, plusieurs forts sur les bords du fleuve. Celui d'Albazin fut fondé par Khabarof en 1651 sur sa rive gauche, en face de l'embouchure de la rivière Albazikha, et de l'extrémité la plus septentrionale de la Mandchourie (2). Les Chinois l'appelaient Yaksa.

Les Russes d'Albazin se livraient à des incursions fréquentes sur le territoire chinois situé de l'autre côté de l'Amour. D'autre part la présence des Russes dans ces parages gênait l'arrivage à la Cour de Péking des tributs dont étaient redevables les peuplades qui les habitaient; aussi l'irritation était-elle grande à Péking.

Des rencontres sanglantes entre Chinois et Russes se produisirent dès 1651. Elles ne peuvent être qualifiées de guerre entre la Chine et la Russie, car les Chinois combattaient simplement des aventuriers qui ne faisaient pas partie des forces régulières

(2) Hoo Chi-Tsai, *Les Bases conventionnelles des Relations modernes entre la Chine et la Russie*, p. 100 et suivantes, Paris, 1918.

de la Russie. D'ailleurs le Gouvernement du Tsar n'avait guère favorisé la conquête de l'Amour. Ce fut même pour éviter que les relations entre la Russie et la Chine n'eussent à souffrir de cet état de choses que le Tsar Alexis Mikhaëlowitz envoya deux ambassades à Péking, —la première en 1653 et la seconde en 1676 — pour régler les incidents de frontière des deux pays.

La seconde ambassade était dirigée par Nicolas Spathar Milescu, grand aventurier politique d'origine roumaine qui, à son retour à Albazin, s'efforça de mettre en garde les Russes contre les dangers qu'ils faisaient courir à la paix entre les deux pays par leurs incursions et leurs pillages sur l'Amour et les territoires qui le bordaient. Mais les Russes d'Albazin n'écoutèrent pas ses sages conseils et la continuation de leurs actes de brigandage sur le territoire chinois exaspéra à la fin la Chine qui leur déclara la guerre.

On se battit principalement pour le fort d'Albazin qui fut plusieurs fois détruit par les Chinois. Mais les Cosaques vinrent chaque fois le reconstruire aussitôt que les Chinois se retiraient. Les Russes ne se résignaient pas à abandonner cette place, qu'ils considéraient comme un « symbole de la possession de l'Amour ». Enfin les hostilités prirent fin en faveur de la Chine par le traité de Nertchinsk, signé le 27 août 1689, dans la ville de même nom qui avait été fondée par les Russes en 1658.

Le traité de Nertchinsk de 1689 fut le premier traité signé par la Chine avec une puissance européenne. En vertu de ce traité, les Russes s'engageaient à restituer aux Chinois les territoires situés

au Nord de l'Amour et compris entre ce fleuve et la chaîne de montagnes qui va du lac Baïkal à la mer d'Okhotsk, mais ils obtenaient une délimitation officielle des frontières et la liberté de circuler et de faire le commerce en Chine pour tous leurs nationaux munis d'un passeport en règle. Enfin, dans son article 2, le traité de Nertchinsk stipulait expressément la destruction d'Albazin.

Cependant, les Russes continuèrent leur programme d'expansion sur l'Amour. Les deux souverains russes du XVIII[e] siècle, Pierre le Grand et Catherine II, s'intéressaient, eux aussi, à cette question. C'est que l'Amour est le seul fleuve de l'Asie septentrionale qui constitue une voie naturelle et commode donnant accès à l'océan Pacifique. Or, sous le règne de Pierre le Grand, le rendement des impôts en nature dépassait les besoins de la consommation russe, persane et turque et c'est pour pouvoir écouler ces surplus que le Tsar envoya en 1720 une ambassade, sous la direction de Léon Ismaïlof, à Péking afin d'obtenir de nouveau la libre circulation des caravanes russes vers la capitale chinoise. Le Gouvernement chinois, vers 1716, interdit aux marchands russes, à cause de leur inconduite, l'accès de Péking. Mais, grâce à son habileté, l'ambassadeur russe réussit à faire revenir les autorités chinoises sur cette décision si préjudiciable aux intérêts russes.

Après Pierre le Grand, sa veuve, Catherine II, adopta à l'égard de l'Amour une politique plus consistante. Pour conquérir l'Amour, il fallait aux Russes une base d'opérations. Celle-ci devait se trouver dans la Transbaïkalie, région toute proche

de l'Amour. La Tsarine prit donc des « mesures qui consistèrent dans le renforcement de l'élément russe et dans l'amélioration de la situation économique en Transbaïkalie, où devaient se former les futurs colons de l'Amour ». Notons aussi l'ambassade dirigée par le comte Sava Vladislavitch qui, en 1725, se mit en route pour Péking avec la mission officielle d'annoncer au Fils du Ciel la mort de Pierre le Grand et l'accession au trône de Russie de Catherine II, veuve du Tsar. Mais, en réalité, la mission était envoyée en vue d'obtenir de nouveaux avantages territoriaux et commerciaux. Le comte Vladislavitch, ne pouvant aller jusqu'à Péking, conclut à Kiakhta, le 21 octobre 1727, un traité qui accordait à la Russie, avec une meilleure délimitation de la frontière, la réglementation de la circulation des caravanes et l'autorisation d'ériger une église à Péking. Une petite colonie russe y vivait en effet, reste de la population ramenée d'Albazin en 1685 et qui avait continué à demeurer à Péking malgré la permission que lui avait donnée l'Empereur de Chine de retourner en Russie (3).

Le traité de Kiakhta a été la base des relations entre la Chine et la Russie pendant tout le XVIII[e] siècle et la première moitié du XIX[e]. Il a permis aux Russes de développer d'une façon continue leur commerce dans les provinces du nord de la Chine et à Péking.

La question de l'Amour revint à l'ordre du jour lors de la nomination du général Nikolaï Nikolaïe-

(3) Georges Maspero, *La Chine*, déjà cité, p. 106-107.

vitch Mouravief au poste de gouverneur général de la Sibérie orientale. Instruit, intelligent, il s'était donné la tâche d'ouvrir à tout prix cette voie de l'océan Pacifique, faute de laquelle la Sibérie orientale était condamnée à demeurer une colonie sans avenir et sans intérêt (4). Il fit adopter par la Russie à l'égard de sa voisine une politique résolue, même aventureuse, plaçant la Chine devant des faits accomplis qu'on lui demandait plutôt de ratifier que d'autoriser (5). Il fit explorer les voies maritimes d'accès à l'Amour par l'océan Pacifique. Le capitaine Nevelskoï, chargé de cette expédition, parvint à l'embouchure du fleuve en doublant Sakhaline par le Nord ; puis, poussant hardiment vers le Sud, il rejoignit le golfe de Tartarie et la mer du Japon, démontrant la possibilité de l'accès à l'Amour par le Nord et par le Sud. Il occupa, de sa propre initiative, le 6 août 1850, l'embouchure de l'Amour en y créant sur la rive gauche le poste Nikolaïevsk; Sakhaline fut ensuite occupée. Un comité spécial, réuni à Saint-Pétersbourg, autorisa, au commencement de 1854, le général Mouravief à organiser une expédition qui descendrait l'Amour.

Le général Mouravief, sans même demander le consentement du Gouvernement de Péking pour une expédition militaire russe sur un fleuve purement chinois, entra à la tête d'une flottille, le 18 mai 1854, dans les eaux de l'Amour, qui étaient fermées à la navigation étrangère depuis le traité de Nertchinsk.

---

(4) Georges Maspero, *La Chine*, déjà cité, p. 137-138.

(5) Hoo Chi-Tsai, *Les Bases conventionnelles*, etc., déjà cité, p. 111.

Quatre ans plus tard, le 9 mai 1858, il fondait Blagovestchensk, à l'embouchure de la Zéïa. La Chine, déjà aux prises avec la France, l'Angleterre et des troubles intérieurs, n'était pas en état d'offrir une résistance sérieuse à cette nouvelle invasion russe. Aussi, le 16 du même mois, le traité d'Aïgoun fut signé en faveur de la Russie (6). La rive gauche de l'Amour, à partir de l'Aïgoun, jusqu'à son embouchure, devenait terre russe; les territoires compris entre la rive droite de l'Amour et de l'Oussouri et l'océan étaient neutralisés; la navigation sur l'Amour, le Soungari et l'Oussouri réservée aux bâtiments des deux Empires. Quelques jours après, le 1-13 juin 1858, l'amiral comte Euthyme Poutiatine passait à Tientsin un second traité (7) déclarant que, désormais, un ministre serait accrédité par le Tsar auprès du Fils du Ciel, garantissant la sécurité et l'inviolabilité des sujets russes dans l'Empire chinois et ouvrant à leur commerce les ports qui venaient de l'être aux Français et aux Anglais.

Le traité de Tientsin a quelque chose d'injuste et d'humiliant pour la Chine, du fait qu'il ne stipule que des droits et privilèges accordés par elle à la Russie qui, de son côté, ne consent aucune concession en faveur de la Chine. De plus, par la clause de la nation la plus favorisée insérée sans condition de réciprocité, le traité admet la Russie au bénéfice des avantages accordés aux nationaux anglais et français et ayant trait surtout à l'ouverture de cinq ports.

---

(6) Georges Maspero, *La Chine*, déjà cité, p. 137.
(7) *Idem*, p. 138.

Ainsi, après un siècle et demi de constants efforts et d'habile diplomatie, la Russie avait réussi à se faire céder en toute propriété la rive gauche de l'Amour. Ensuite elle poursuivait avec persévérance son but de pénétration dans le vaste Empire chinois. Profitant de son rôle d'intermédiaire dans les difficultés que la Chine avait alors avec la France et l'Angleterre, elle sut obtenir du Gouvernement chinois un traité qui fut signé le 2-14 novembre 1860 à Péking par le prince Kong et le général Ignatief. Ce traité de Péking de 1860 était, pour la frontière sino-russe, d'une importance capitale en délimitant ses extrémités orientale et occidentale, laissées jusqu'alors indéterminées par les traités. Il réglait en même temps les transactions commerciales (8).

Tout d'abord, en ce qui concerne la frontière à l'Est, conformément à l'article premier du traité de Péking de 1860, elle commence au confluent de la Chilka et de l'Argoun, puis elle suit l'Amour, l'Oussouri et aboutit à la rivière Tumen à l'extrémité Nord de la Corée.

Pour ce qui touche la ligne frontière à l'Ouest, indéterminée jusqu'ici, elle doit désormais suivre la direction des montagnes, le cours des grandes rivières et la ligne actuellement existante des piquets chinois. A partir du dernier phare, nommé Chabindaga, elle se dirige vers le Sud-Ouest jusqu'au lac Dsaï-Sang, et de là jusqu'aux montagnes situées au Sud du lac Issyk-koul, et nommées Ten-

(8) Hoo Chi-Tsai, *Les Bases conventionnelles*, etc., déjà cité, p. 291-304 ; — Georges Maspero, *La Chine*, déjà cité, p. 138-139.

grichan, ou Alatau des Kirghiz, autrement dites encore T'ien-chan Nan-lou (branches méridionales des montagnes célestes), et le long de ces montagnes jusqu'aux possessions du Kokand.

Ensuite les Russes acquièrent la liberté de commerce par les frontières orientales; le droit pour leurs marchands de trafiquer, voyager et circuler de Kiakhta à Péking; de fonder des établissements à Ourga, — où serait établi un consulat russe, — Kalgan et Kachgar; l'autorisation enfin d'organiser un service postal en Chine pour les besoins du commerce moscovite. Pour sa marine militaire, la Russie fondait, au-dessous de l'embouchure de la Suitiana, une base navale qui devait prendre le nom de Vladivostok, mot qui signifie « Dominateur de l'Orient ». Enfin, le colonel de Balliouzek, ministre du Tsar, hissa son pavillon sur la légation russe le 8 juillet 1861.

§ 3. — La lutte pour l'Asie centrale

1. *La Chine en Asie centrale*

De tout temps l'Asie centrale avait été le lieu des grandes migrations de l'Orient vers l'Occident, en attendant qu'elle devînt le chemin de la pénétration économique de l'Occident vers l'Orient. Elle avait été rarement organisée avec une unité politique quelconque; même celle de l'Empire de Gengis Khan n'avait duré qu'une génération. Dès la mort du con-

quérant, toute l'Asie centrale se trouva déchirée par des dissensions épuisantes; les conditions d'existence normales y manquaient encore.

Ce ne fut que quelques siècles plus tard, à l'avènement de la dynastie mandchoue des Ts'ing en Chine, que la conquête de l'Asie centrale fut sérieusement entreprise. Comme l'écrit M. E. Driault, dans *La Question d'Extrême-Orient* (p. 85, Paris 1908), « cette conquête de l'Asie centrale par les Chinois présente une grande importance pour l'histoire générale, qui se ramènera peut-être bientôt à l'histoire des relations de la Chine et de l'Europe, des Blancs et des Jaunes; elle se personnifie dans les noms glorieux de Kang-hi et de Kien-long : le premier conquit la Mongolie au nord, le Thibet au sud, l'un et l'autre enlevés aux rudes guerriers de la région des T'ien-chan; le second vainquit ces guerriers mêmes, escalada pour les battre les plateaux du « Toit du Monde », du haut desquels il étendit sa puissance sur toutes les terres avoisinantes : il fut en vérité le maître de l'Asie ».

A cette époque la Dzoungarie, dans la vallée de l'Ili autour de l'oasis de Kouldja, était sous la domination des Kalmouks ou Eleuthes. Un chef intrépide, Galdân, était alors à leur tête. Il eut sa capitale à Kobdo, près des sources de l'Irtych. Après la conquête de Kachgarie en 1678, il s'approcha de l'Empire chinois. Seuls, les Khalkas le séparaient encore de la Chine. Mais, après leur soumission par Galdan, celui-ci arrivait de la sorte tout près du Kou-kou Nor. Alors l'Empereur Kang-hi, pour conjurer ce danger imminent, envoya en 1689 une armée au secours des Khalkas. Les troupes de Galdan

furent défaites et lui-même s'enfuit dans le désert où il mourut mystérieusement.

Cependant, son successeur, Rabdan, ne resta pas tranquille. Une fois l'armée chinoise retirée de la Mongolie, il envahit le Thibet, en 1710, et pilla Lhassa. Pour les punir, Kang-hi envoya deux armées, dont l'une entra au Thibet par les montagnes de Sseu-tch'ouen occupant un moment Lhassa pour y consolider la domination des prêtres, et l'autre pénétra en Dzoungarie pour combattre les Eleuthes, qui furent enfin soumis en 1721.

L'Empereur Kien-long envisagea d'ailleurs la pacification du Turkestan, « foyer des grands mouvements belliqueux qui ne cessaient de bouleverser l'Asie ».

L'occasion ne tarda pas à se présenter. Deux chefs : Tawatsi, maître de la Dzoungarie, et Amoursana, souverain en Ili, se disputaient le commandement des tribus dzoungares. Grâce à l'armée que l'Empereur Kien-long avait envoyée à son secours, Amoursana fut mis en possession du pouvoir. Mais il trahit bientôt la Chine en se déclarant souverain indépendant, après les massacres des troupes chinoises qui étaient restées en Dzougarie lors de la défaite de Tawatsi.

Kien-long expédia alors, dans un but de vengeance, une armée qui écrasa les troupes d'Amoursana. Le rebelle se sauva jusque chez les Russes et il mourut en 1757, à Tobolsk.

L'armée chinoise continua sa marche envahis-

(9) Edouard Driault, *La Question d'Extrême-Orient*, p. 95, Paris, 1908.

sante jusqu'à Tachkent, où « les Chinois se trouvaient à l'entrée des immenses steppes qui s'étendent jusqu'à la mer d'Aral et à la Caspienne » (9). Les Kirghiz qui les habitent reconnurent la suzeraineté de la Chine. Le premier gouverneur militaire chargé de l'administration de ces nouvelles possessions fut désigné en 1762. Ainsi, depuis lors, la Chine était définitivement maîtresse de toute l'Asie centrale par l'annexion non seulement des territoires occupés par les Eleuthes, mais aussi de toutes les villes musulmanes jusqu'à la barrière des montagnes dont les rivières forment le Tarim, Aksou, Yarkand, Kachgar » (10).

Et « ces pays de l'Asie centrale, — suivant l'expression de M. E. Driault, — si longtemps bouleversés par les invasions et les migrations des peuples, entrèrent pour des siècles dans la paix, dans la grande paix chinoise, laborieuse et féconde ».

2. *La Russie en Asie centrale*

Comme la Chine, la Russie en Asie centrale se trouve en contact avec des tribus à moitié sauvages, nomades et n'ayant pas d'organisation sociale fixe (11).

Ainsi « pour mettre fin à leurs incursions et à leurs actes de pillage », en un mot, « pour avoir la

---

(10) Henri Cordier, *Les Conquêtes de l'Empereur de Chine*. Mémoires concernant l'Asie Orientale, t. 1. p. 2, Paris 1913.

(11) Hoo Chi-Tsai, *Les Bases conventionnelles*, etc., déjà cité, p. 343 et suivantes.

paix, un Etat civilisé doit absorber les tribus nomades et ne peut s'arrêter et établir une ligne de frontière définitive qu'en face d'un peuple sédentaire, agricole et commercial ». Cependant, pour la Russie, « le fait des bandes de pillards n'a pas été la seule cause de son agrandissement territorial ». Le prince Gortchakof, dans sa circulaire du 9-21 novembre 1864, en exposant les motifs qui ont poussé la Russie à étendre ses territoires en Asie centrale, fait même allusion au mot « ambition ». En effet, il y déclarait notamment que son pays a dû avancer « *moins* par ambition que par nécessité ».

Quoiqu'il en soit, les Russes avaient déjà visité l'Asie centrale sous le règne d'Ivan IV le Terrible, mais, en fait, ils ne firent de conquêtes sérieuses que vers le milieu du XIX^e^ siècle.

Grâce au système d'établissement de forts, les Russes pouvaient s'avancer rapidement sur les territoires des tribus belliqueuses et les conserver d'une manière plus sûre. En 1853, ils obtinrent la soumission des Kirghiz, ce qui leur facilita l'avance vers le Sud. L'année suivante, la partie orientale des steppes kirghiz fut organisée en territoire de Semipalatinsk. En 1864, les Russes s'emparèrent de Hazret, la ville sainte du Turkestan. En 1865, ils prirent d'assaut Tachkent, et la province du Turkestan russe fut ainsi formée, avec cette ville comme chef-lieu. Samarkand étant tombée entre leurs mains, les Russes firent ratifier en 1868 leurs conquêtes par un traité, complété en 1873, que le Sultan de Kiva ne put refuser à ses puissants voisins. Dès lors, la Russie dominait tous les territoires de

l'Asie centrale qui s'étendent au Nord de l'Amou-Daria et du Pamir.

Ainsi, la Chine élargissant ses frontières vers l'Ouest et la Russie vers l'Est, les deux pays finirent par se toucher. Plus tard, toute l'affaire de Kouldja, qui faillit être cause d'une guerre entre la Russie et la Chine, « découle du fait de ce voisinage ».

3. *L'affaire de Kouldja*

Les Russes développèrent dans la suite activement leurs relations commerciales dans ces régions nouvellement conquises sur des peuplades turbulentes et à moitié sauvages. En 1851, ils obtinrent de la Chine des facilités particulières pour leur commerce avec Kouldja sur l'Ili, où leurs marchands faisaient d'importantes affaires. Pour protéger ses propres intérêts contre les incursions des tribus nomades qui peuplaient les territoires voisins appartenant à la Chine et révoltés contre son autorité, la Russie, d'accord avec le Gouvernement chinois, occupa le territoire de l'Ili en 1871. Cette occupation ne devait être que temporaire et il était entendu que l'Ili serait rétrocédé à la Chine, aussitôt que celle-ci pourrait y rétablir son autorité.

Cependant, en 1877, la Chine, après la répression de la révolte du Yunnan, voulut aussi en finir avec les musulmans de l'Asie centrale. Profitant de la mort de Yakoub Beg, chef des rebelles musulmans, elle envoya contre son successeur une forte armée sous le commandement du général Tso Ts'ong-t'ang, qui fit retomber sans grande résis-

tance le Turkestan oriental sous la domination de la Chine.

Le Gouvernement de Péking pensait alors, avec juste raison, que rien ne s'opposait plus à la reprise de la possession de l'Ili, dont la ville de Kouldja était le chef-lieu administratif. La Chine ne manqua pas d'ailleurs de rappeler à la Russie sa promesse de rétrocession. A cet effet, elle envoya en Russie une mission qui avait à sa tête Tch'ong-heou, ancien ambassadeur en France et gouverneur général de la Mandchourie. Il fut reçu à Livadia, en Crimée, où se trouvait le Tsar Alexandre II ; il y signa le traité du 2 octobre 1879 et les règlements concernant le commerce par terre entre la Chine et la Russie. Puis le plénipotentiaire chinois quitta aussitôt la Russie pour rentrer en Chine, sans attendre d'instructions de son Gouvernement, et même, d'après M. Boulger, en dépit d'instructions contraires du cabinet de Péking (12).

La Russie, en vertu dudit traité, avait bien rétrocédé Kouldja à sa propriétaire, mais c'était « sa portion stérile, aride et sans importance stratégique ». Car l'Empire russe gardait d'importantes vallées dans les T'ien-chan, et notamment la passe de Mouzarte, que traverse la route de Kouldja à Aksou et Kachgar, en sorte qu'ainsi la Russie se trouvait maîtresse des communications entre la vallée de l'Ili et celle du Tarim.

En outre les privilèges commerciaux et la liber-

(12) Boulger, *The life of sir Halliday Macartney*, p. 338, London, 1908, opus cité par M. Hoo Chi-Tsai, p. 375, dans son livre déjà cité.

té de circulation en Chine concédée aux Russes étaient autant de raisons de mécontentement pour les Chinois. Suivant l'expression de Tchang Tche-t'ong, qui dressa alors un réquisitoire contre le traité de Kouldja, les Russes ne rendaient de Kouldja que le nom.

Aussitôt que le Gouvernement chinois eut connaissance du traité de Livadia, il désavoua son ambassadeur, qui, à son arrivée à Péking, fut mis en jugement et condamné à mort. Mais la Russie réussit à obtenir sa grâce. Elle consentit d'ailleurs à faire des concessions et à entrer en pourparlers à ce sujet avec le marquis Ts'eng Ki-tseu, qui vint à Saint-Pétersbourg pour signer le traité du 12-24 février 1881. Ce traité ne laissa aux Russes que la partie occidentale de la Dzoungarie. Ainsi, la ligne frontière à l'Ouest, établie par le protocole de Tchougoutchak de 1864 en exécution du traité de Péking de 1860, fut dès lors modifiée de la façon suivante :

Conformément à l'article 7 du traité de Saint-Pétersbourg de 1881, la frontière entre les possessions de la Russie et la province chinoise de l'Ili suivrait, en partant des montagnes Bédjin-teou, le cours de la rivière Khorgos jusqu'à l'endroit où celle-ci se jette dans la rivière Ili, puis, traversant cette dernière, se dirigerait au Sud, vers les montagnes Ouzoun-teou, en laissant à l'Ouest le village de Koldjat.

En outre, par ce traité de 1881, la Russie obtint, en échange de l'abandon de Kouldja, de nouveaux avantages pour le commerce dans ces régions et un chiffre plus élevé d'indemnité payable par

la Chine à la Russie et destinée à couvrir les frais d'occupation de l'Ili par les troupes russes et à satisfaire diverses réclamations pécuniaires des sujets russes.

Les relations entre la Chine et la Russie, d'abord question purement sino-russe, finirent par attirer l'attention des autres puissances, surtout celle du Japon, auquel l'avance russe en Extrême-Orient suscitait la plus vive inquiétude.

Nous étudierons dans le chapitre suivant les efforts du Japon, tendant d'une part à le préserver contre la menace de la Russie, et d'autre part à exercer un contrôle sur le continent.

CHAPITRE II

L'EXPANSION DE LA RUSSIE

§ 1. — L'expédition de Formose

La rapidité de la transformation politique du Japon est incontestablement un des faits les plus remarquables de l'histoire. Depuis le milieu du XVII[e] siècle jusqu'au milieu du XIX[e], le Japon est resté fermé aux étrangers. En 1853, une flotte américaine, composée de deux vaisseaux de guerre et de deux vaisseaux marchands, sous les ordres du commodore Perry, exigea, par la force, l'ouverture du pays au commerce des Etats-Unis. Aussitôt les peuples d'Europe accoururent, et l'Angleterre, la France, la Hollande, la Russie obtinrent les mêmes avantages que les Etats-Unis (1).

Les Japonais, se sentant incapables de résister à la pression des grandes puissances européennes, décident alors d'emprunter à l'Europe les institutions qui les rendront forts et en état de défendre, par la force, leur indépendance nationale menacée.

---

(1) Félicien Challaye, *La Chine et le Japon Politiques*, p. 178, Paris, 1921.

Ils se mettent donc en devoir de créer une flotte et une armée puissantes « au point de vue stratégique comme aux points de vue administratif, industriel et commercial. Le Japon se modernise. — Le pays inaugure ainsi l'époque contemporaine que les Japonais appellent « l'ère de Meyji », ou l'ère du Gouvernement éclairé, l'ère de la lumière, de la civilisation.

En ce qui concerne sa politique extérieure, le Japon voulait acquérir l'ensemble des îles et des côtes qui ceignent la mer du Japon, bases possibles d'agression, afin de les fermer à toute puissance hostile. Ce fut par Formose que le Japon commença l'exécution de son vaste programme d'expansion.

L'expédition de Formose devait la conséquence de l'incident des îles de Liou-kiou, dont le Japon se prévalait souvent. Il est nécessaire de traiter d'abord cette question. Ce fut sous prétexte d'outrages de la Chine répétés pour les naissances de quelques pêcheurs des îles de Liou-kiou, naufragés sur la côte occidentale de l'île de Formose, que le Japon envoya dans cette île une expédition militaire.

En réalité, le Japon n'avait aucun droit sur les îles de Liou-kiou, dont les liens de vassalité à l'égard de la Chine s'établissent formellement par le fait que « ces îles avaient commencé à payer un tribut à la Chine dès la première année du règne de l'Empereur Hong-wou de la dynastie des Ming, c'est-à-dire en 1372 de l'ère chrétienne » (1).

(1) Boulbon Tchen, Les Relations diplomatiques entre la Chine et le Japon, p. 16. Paris, 1900.

Depuis lors, les îles de Liou-kiou n'avaient pas cessé de se considérer comme l'un des pays les plus dévoués parmi les vassaux de la Chine. Leurs rois ont tous reçu leur investiture de l'Empereur de Chine.

Cependant, le Japon procéda, aux îles de Liou-kiou, en 1875 et 1876, malgré les protestations du Roi et des fonctionnaires de cet Etat, à l'installation d'un gouverneur et d'une garde militaire. Le Roi fut invité par le Gouvernement japonais « à renoncer à son investiture aussi bien qu'au paiement du tribut à la Chine, à substituer le calendrier japonais au calendrier chinois, enfin à consentir à ce que la justice fut rendue dans son royaume par les tribunaux japonais » (3).

A ce sujet, le Japon ne pouvait invoquer aucun argument pour justifier tous ses actes, tandis que, pour l'expédition de Formose, d'après M. Hoshien Tchen, il s'était basé sur un propos maladroit tenu par un membre du Ts'ong-li Ya-men, qui, pour dégager la responsabilité de la Chine, aurait déclaré que son Gouvernement n'avait rien à faire avec les habitants de la région du Sud de Formose, ceux-ci, par suite des circonstances, échappant au contrôle effectif des autorités chinoises.

Ainsi, prenant cette déclaration pour prétexte, le Japon traitait comme si le Sud de Formose n'appartenait plus à la Chine et il se ménageait la possibilité d'y agir en maître en envoyant une expédition.

(3) Hoshien Tchen, *Les Relations Diplomatiques*, etc., déjà cité, ibidem.

On conçoit donc facilement que cet acte du Japon ait aggravé davantage la situation. Les deux pays ne pouvant arriver à une solution du conflit, M. Wade, ambassadeur de la Grande-Bretagne à Péking, leur offrit alors sa médiation. Grâce à son intervention, il fut signé, le 31 octobre 1874, une convention aux termes de laquelle le Japon s'engageait à retirer ses troupes de Formose et la Chine promettait de lui payer une indemnité d'un demi-million de taëls. En conséquence le Japon fut obligé de remettre à plus tard la conquête définitive de Formose.

En ce qui concerne les îles de Lieou-kieou, un arbitrage des Etats-Unis, en 1879, résolut la question en faveur du Japon.

§ 2. — La Chine et le Japon en Corée

1. *La question de l'indépendance de la Corée*

On a vu avec quelle rapidité la Russie s'avançait en Mandchourie et s'étendait du côté de la Corée. Or, pour le Japon, la possession des côtes coréennes par la Russie signifie une menace directe de son existence nationale. « Il ne pouvait pas plus admettre que la Russie y établisse une base d'agression que l'Angleterre n'a jamais pu admettre la domination d'une puissance continentale, — Espagne, France, Allemagne — sur la Belgique » (4). D'ail-

(4) Emile Hovelaque, *Le Japon*, p. 289, Paris, 1921.

leurs le Japon revendiquait la possession de la Corée au nom de droits de conquête acquis dans les temps lointains de son passé légendaire.

Lorsque, en 1590, Hideyoshi eut réussi à mettre tout le Japon sous sa domination, il voulut trouver un champ d'activité aux généraux qui l'avaient secondé et dont il craignait maintenant les exploits (5). Les Japonais, autorisés à établir des comptoirs dans quelques ports du Sud, avaient été réduits au seul port de Fou-san, à la suite d'une révolte, en 1512, contre les autorités coréennes. Cependant, depuis 1572, les relations commerciales, d'abord presque suspendues, avaient repris plus d'activité, mais les deux pays n'échangeaient plus d'ambassades.

Or, en 1587, une lettre du Taïko Hideyoshi demanda l'envoi régulier de missions officielles; en 1591, un autre envoyé japonais vint annoncer que le Taïko allait attaquer la Chine et qu'il réclamait l'appui des troupes coréennes. Le Roi de Corée n'ayant pas consenti à renier sa vassalité, Hideyoshi envoya ses armées contre le Koguryu, que les Chinois appellent Kao Kiu-li et les Japonais Koura. Les Japonais débarquèrent à Fou-san en mai 1592; entraînés à la guerre par leurs luttes féodales, munis d'armes à feu, ils trouvaient en Corée un peuple prospère, mais dont l'armée, faible, ne possédait que des armes anciennes; une aristocratie divisée et indisciplinée. Les succès des Japonais furent d'abord foudroyants; vingt jours après leur débarquement, ils étaient maîtres de Séoul, le Roi s'étant enfui de

(5) Georges Maspero, *La Chine*, déjà cité, p. 244.

sa capitale. Mais les Chinois arrivèrent à la rescousse, ils poussèrent les Japonais à la mer et rétablirent, en 1598, la domination de la Chine sur le pays.

Depuis, la Corée a vécu d'une vie calme et presque sans histoire jusqu'à la fin du XIX^e^ siècle, vassale de l'Empire du Milieu, mais jouissant en réalité d'une autonomie complète, et demeurant, malgré sa situation, isolée du reste du monde (6). Le Gouvernement tenta de relever le pays en établissant l'impôt payable en riz, en réformant l'armée, en restreignant l'esclavage.

D'autre part les luttes entre les nobles s'apaisèrent un peu.

Cependant, en 1834, commença une longue période de relâchement général. Depuis les invasions japonaises et mandchoues, les rapports officiels avec la Chine et le Japon se bornaient à l'envoi du tribut annuel, à l'échange d'un très petit nombre de communications. Les relations commerciales, ayant lieu seulement dans trois villes, entre autres Fou-san, étaient surveillées par les mandarins et limitées quant à la nature et au montant des transactions.

L'expédition française de 1866, l'expédition américaine de 1871 ne réussirent pas à ouvrir la Corée à leur commerce. Le Japon modernisé envoya plusieurs missions dont la forme blessa l'amour-propre des Coréens et elles furent, à plus forte raison, éconduites.

Mais, en août 1875, un vaisseau de guerre japo-

(6) Georges Maspero, *La Chine*, déjà cité, p. 245.

nais ayant été insulté en rade de Tchemoulpo (au port de Séoul), le parti de la guerre ne put contenir son émotion. Le premier ministre japonais, Okoubo, osa toutefois ne la point partager; il envoya, en janvier 1876, à Séoul une ambassade, conduite par le général Kuroda et le ministre Inouyé Kaoru, et accompagnée de quelques vaisseaux de guerre. Les envoyés japonais réussirent à amener le Gouvernement coréen à des dispositions conciliantes. Ce fut ainsi que, le 26 février 1876, fut signé à Kang-hoa, un traité extrêmement important, par lequel la Corée faisait les excuses nécessaires, ouvrait ses ports, notamment Fou-san, aux marchands japonais, et s'engageait enfin à conclure, avec le Japon, un traité de commerce et d'amitié. La Corée ne tint qu'à moitié sa promesse, puisqu'elle n'ouvrit qu'un port en 1880. Mais le Japon n'en avait cure. Il avait obtenu ce qu'il voulait. Car l'article premier du traité de Kang-hoa stipule que « la Corée, étant un Etat indépendant, jouit des mêmes droits souverains que le Japon », affirmant ainsi l'indépendance de la Corée et la soustrayant diplomatiquement à la suzeraineté de la Chine (7).

2. *Le condominium sino-japonais*

A partir de cette époque, par le traité de Kang-hoa du 26 février 1876, la rivalité, à la Cour de Séoul devint plus aiguë entre la Chine et le Japon. Les per-

(7) Georges Maspero, *La Chine*, déjà cité, p. 247.

sonnalités les plus marquées de la Cour étaient alors le Taï Wen Koun, père du Roi régnant depuis 1863, auteur des massacres des chrétiens en 1866, et la Reine Min, femme énergique et intelligente. Le Taï Wen Koun, qui avait exercé tout le pouvoir pendant la minorité de son fils, ne cessa jusqu'à sa mort, en 1898, de chercher par tous les moyens à le ressaisir. Pendant sa régence, il avait abattu la puissance des nobles; après 1866, il fut violemment xénophobe; plus tard il s'appuya tantôt sur les Chinois, tantôt sur les Japonais.

Cette situation complexe et la faiblesse du Roi amenèrent les émeutes de 1882 et 1884, la captivité du Taï Wen Koun à Paoting-fou, enfin l'intervention armée des Chinois et des Japonais (8).

Toutefois, le Japon, après l'insurrection de 1884, refusa d'obtempérer à la demande de la Chine de retirer ses troupes restées en Corée; tout au contraire, il profita des circonstances favorables où il se trouvait pour imposer à sa rivale une convention relative à la Corée. Ce fut la convention de Tientsin du 18 avril 1885, qui établit par ses stipulations une sorte de condominium sino-japonais. En vertu de cette convention toutes les troupes chinoises et japonaises devaient être retirées ensemble de la Corée, dans un délai de quatre mois, à partir du jour où les signatures et les sceaux auraient été apposés; les deux Gouvernements de Péking et de Tokio prenaient l'engagement de ne plus envoyer d'instructeurs dans le pays pour l'entraînement des

(8) Edouard Driault, *La Question d'Extrême-Orient*, déjà cité, p. 290-293 ; — Hoshien Tchen, *Les Relations Diplomatiques*, etc., déjà cité, p. 36-40 et 40-46.

troupes coréennes. Il y était surtout stipulé une autre clause très importante dans les termes suivants : « A l'avenir, si des troubles graves se produisaient en Corée et si la Chine et le Japon à la fois, ou l'une de ces deux puissances seule voulaient y envoyer des troupes, il y aurait lieu à avis officiel et préalable. L'affaire une fois réglée, le retrait des troupes devrait suivre immédiatement et aucune nouvelle occupation du pays ne serait permise ».

Ainsi, en Corée, la situation de fait devint a peu près égale entre les deux puissances; la Chine n'y exercerait pas plus d'influence que le Japon.

§ 3. — La guerre sino-japonaise de 1894-1895

La Corée, cependant, ne se résignait pas à la situation créée par la convention de Tientsin de 1885. Elle continuait à se reconnaître vassale et tributaire de la Chine, notamment au sujet de l'envoi de ministres auprès des puissances étrangères. La Chine exigeait que, « avant d'envoyer des représentants dans les pays occidentaux, la Corée demandât ses instructions et n'agît qu'après délivrance de son consentement » (9). Or, le Japon trouva facilement dans cette exigence des raisons d'intervenir et même de protester contre la violation des accords antérieurs.

Au printemps de l'année 1894 se produisit en

(9) Georges Maspero, *La Chine*, déjà cité, p. 249.

Corée une révolte des Tong-haks (10) ou disciples de la « Doctrine d'Orient », ainsi nommés pour se distinguer des catholiques romains ou disciples de la « Doctrine d'Occident ». Les armées du Gouvernement furent battues par les insurgés et s'enfuirent en déroute vers Séoul où se trouvait le roi Li Hsi. Celui-ci se décida enfin à appeler à son secours son suzerain, l'Empereur de Chine, qui envoya immédiatement des troupes chinoises pour rétablir l'ordre en Corée. Quant au Japon, il voulait intervenir aussi, mais, la rébellion étant déjà réprimée, il n'y fut pas admis ; « néanmoins, mécontent, il envoya des troupes à la légation japonaise de Séoul. Les relations sino-japonaises redevinrent critiques » (11).

Ainsi le Japon n'approuva pas ce dernier acte de la Chine et son Gouvernement adressa, le 28 juin 1894, à Séoul un ultimatum exigeant « que la Corée se comportât comme une puissance indépendante, et non comme une vassale de la Chine ; en outre, afin qu'elle fût de force à assurer son indépendance, il offrait son concours désintéressé pour la réalisation des réformes nécessaires ».

Le Japon, ne se jugeant pas satisfait par la réponse du Gouvernement coréen à la note qui lui avait été remise, prit une mesure énergique le 23 juilet suivant ; il fit enlever brusquement le Roi Li Hsi de son palais pour l'emmener comme prisonnier à la légation japonaise de Séoul. Le même jour,

---

(10) William E. Griffis, *The Japanese Nation in Evolution*, p. 360-361, New York, 1907.

(11) Edouard Driault, *La Question d'Extrême-Orient*, déjà cité, p. 293.

sous la pression du Japon, le Gouvernement coréen déclara la guerre à la Chine, « en priant le Japon d'intervenir pour chasser les troupes chinoises du territoire coréen ». Deux jours après, le Kowshing, affrété en Angleterre par le Gouvernement chinois en vue du transport des troupes en Corée, fut surpris dans la baie du prince Jérôme, au Sud de Tchemoulpo, par l'escadre japonaise et coulé après quelques coups de canon. Les Japonais défirent ensuite le corps expéditionnaire que les Chinois avaient débarqués à Ya-chan, et devinrent ainsi maîtres de tout le sud de la Corée. A la suite de cette attaque, les débris du corps chinois furent obligés d'aller se concentrer au nord de Séoul, sur Ping-yang, où se tenait le gros de l'armée chinoise.

Le 1er août 1894, simultanément la Chine et le Japon s'adressèrent une déclaration de guerre et par là même ouvrirent officiellement les hostilités. Dès le début, les Japonais se montrèrent supérieurs aux Chinois tant au point de vue de la science qu'à celui des préparatifs militaires. En l'espace de sept mois, les Japonais avaient conquis la Corée, la presqu'île de Leao-tong, Wei-hai Wei et une partie de la Mandchourie avec Port-Arthur. L'armée chinoise se trouvait, le 8 mars 1895, en pleine déroute et la route de Pékin était ouverte.

Dès le mois de novembre 1894, lorsque Port-Arthur fut tombé entre les mains des Japonais, il était clair que la guerre était perdue pour la Chine. Aussi, celle-ci s'empressa de charger Li Hong-tchang d'ouvrir des négociations avec le Japon. L'homme d'Etat chinois arriva, le 19 mars 1895, à Shimonoseki, où il signa, le 30 mars, une convention d'ar-

mistice avec le délégué japonais, le comte Ito. Celui-ci fit alors connaître les conditions qui serviraient de bases pour la conclusion du traité de paix, conditions qui étaient, d'après M. E. Driault : l'indépendance de la Corée, la cession de la presqu'île de Leao-tong et de Formose, l'obligation de verser une indemnité de 300 millions de taëls et des avantages commerciaux. Li Hong-tchang, trouvant ces conditions trop onéreuses, voulut les discuter pour en obtenir d'autres plus avantageuses à son pays.

Mais le Japon, impatient d'imposer sa volonté à sa rivale vaincue, transforma le 11 avril ses propositions en ultimatum et menaça de formuler d'autres exigences si les premières n'étaient pas acceptées dans les quatre jours (12).

Enfin, dans sa lettre du 13 avril à Li Hong-tchang, le comte Ito déclarait, à titre de conclusion, que « les plénipotentiaires japonais, en permettant que les demandes du Gouvernement impérial soient le sujet de discussions, sont allés, dans l'intérêt de la paix, jusqu'à l'extrême limite des concessions et, si leur esprit de conciliation a été mal interprété, ils ont le droit de décliner toute responsabilité pour les conséquences ».

Ainsi menacée, la Chine ne pouvait faire autrement que de signer, le 17 avril 1895, à Shimonoseki, le traité de paix qui ne fut ratifié à Tche-fou que le 8 mai suivant.

---

(12) Edouard Driault, *La Question d'Extrême-Orient*, déjà cité, p. 299-302.

§ 4. — Le traité de paix de Shimonoseki du 17 avril 1895 et la convention de Péking du 8 novembre 1895 pour la rétrocession du Leao-tong à la Chine

1. *Le contenu essentiel du traité de paix de Shimonoseki de* 1895

Le traité de paix de Shimonoseki du 17 avril 1895 contient onze articles suivis de clauses additionnelles (13), dont voici les principaux termes :

Tout d'abord, suivant l'article 1er, la Chine reconnaissait d'une façon irrévocable la pleine et complète indépendance de la Corée et elle supprimait désormais tout tribut et toute cérémonie de vassalité de la part de la Corée.

Ensuite, d'après l'article 2, la Chine abandonnait à perpétuité au Japon sa souveraineté sur les territoires ci-dessous avec les forteresses, arsenaux et autres propriétés de l'Etat se trouvant dans ces localités :

a) La partie sud de la province de Fong-tien, comprise dans la ligne de démarcation suivante : de la rivière Yalou jusqu'à l'embouchure du fleuve Anping, comprenant Fong-houang Tch'eng, Haïtcheng, Ying-keou, jusqu'à l'embouchure du Leaoho et les aures villes; là où le fleuve forme limite, la ligne de démarcation sera le milieu du fleuve;

Les îles qui se trouvent dans le milieu du Leaotong et qui dépendent de la province de Fong-tien ;

---

(13) Hoshien Tchen, *Les Relations Diplomatiques*, etc., déjà cité, p. 75-89.

b) L'île de Formose en totalité et les îles adjacentes ;

c) Les Pescadores, c'est-à-dire les îles situées par le 119° et le 120° de longitude est (Greenwich) et le 23° et le 24° de latitude nord (14).

En ce qui concerne l'indemnité de guerre que la Chine s'engageait à verser, aux termes de l'article 3, elle devait s'élever à la somme de 200 millions de taëls kouping payable en huit versements, le premier de ces versements devant être effectué dans les six mois qui suivraient l'échange des ratifications, le second dans les douze mois, le restant dans les conditions suivantes:

La première fraction dans deux ans;
La deuxième dans trois ans;
La troisième dans quatre ans ;
La quatrième dans cinq ans ;
La cinquième dans six ans ;
La sixième dans sept ans.

Les sommes restant à payer après le terme du premier paiement étaient frappées d'un intérêt de 5 %. Par contre la Chine avait la faculté de payer par anticipation la totalité ou une partie de l'indemnité et, dans le cas où elle aurait payé toute la somme dans les trois ans, il lui serait fait une remise du montant des intérêts.

En outre, selon l'article 6, la Chine s'engageait à ouvrir au commerce japonais les ports suivants :

---

(14) Pierre Albin, *Les Grands Traités Politiques*, p. 480, Paris, 1923.

1° Cha-chi (Kin-tcheou au Hou-pei) ;

2° Tchong-king (Sseu-tch'ouen) ;

3° Sou-tcheou (Kiang-sou) ;

4° Hang-tcheou (Tchö-kiang).

Le Gouvernement japonais se réservait le droit d'installer des consulats dans chacun de ces ports.

Enfin le Japon obtenait, aux termes du même article, la liberté de navigation sur le Yang-tseu Kiang, de Yi-tch'ang à Tchong-king, sur la rivière de Wou-soung et le canal, de Shanghaï à Hang-tcheou, et encore d'autres avantages commerciaux d'une moindre importance.

D'après l'article 7, le retrait des troupes japonaises du territoire chinois devait s'effectuer dans les trois mois qui suivraient l'échange des ratifications.

Cependant, en attendant le paiement des deux premiers versements de l'indemnité et la conclusion des traités de commerce et de navigation, l'article 8 portait que la Chine consentait à l'occupation de Wei-hai Wei dans la province de Chan-tong par une garnison japonaise.

Il était stipulé, dans les clauses additionnelles, d'une part que la Chine était tenue de contribuer pour un quart aux frais de l'occupation de Wei-hai Wei par une brigade des troupes japonaises, et, d'autre part, que, tout en laissant aux autorités chinoises le soin d'administrer les territoires occupés, elles étaient obligées à se conformer aux ordres du commandant des troupes japonaises, relativement à la santé, à la sécurité et au bien-être de ces troupes ainsi qu'à leur répartition, toutes les infractions militaires commises dans les limites du territoire occu-

pé devant être de la compétence des autorités militaires japonaises.

Grâce à ces avantages, le Japon « allongeait son empire du nord au sud de la côte orientale de l'Asie, surveillant toutes les mers de l'Extrême-Orient, depuis les Pescadores jusqu'au détroit de La Pérouse, établissant sa prépondérance sur le Pacifique occidental ; de plus, il mettait le pied sur le continent, à l'entrée du golfe du Pei Tchi-li en face de Péking, comme pour en gouverner les destinées, à l'ouverture de l'ère nouvelle où la Chine sans doute allait entrer » (15).

2. *La rétrocession du Leao-tong*

Les succès militaires du Japon et la situation prépondérante qu'il s'attribuait lui-même en Extrême-Orient révélèrent à l'Europe, en même temps que la faiblesse de la Chine, une menace nouvelle sur le continent asiatique. La Russie était la plus touchée dans ses propres intérêts par le traité de Shimonoseki, et notamment par l'occupation japonaise de la presqu'île de Leao-tong. Ses diplomates ayant su rallier à sa cause la France et l'Allemagne, des négociations s'ouvrirent entre les trois cabinets de Paris, Berlin et Saint-Pétersbourg. Ces négociations furent conduites avec une rapidité et un esprit de décision qu'on n'est pas habitué à rencontrer souvent en di-

(15) Edouard Driault, *La Question d'Extrême-Orient*, déjà cité, p. 300-301.

plomatie. Pendant que les escadres allemande, française et russe croisaient dans les mers de Chine, presqu'en vue du Japon, les trois puissances remettaient, le 24 avril, au Japon une note conjointe attirant son attention sur le danger que sa présence à Leao-tong présentait pour la paix, qui devenait de ce fait éminemment précaire ; elles l'invitaient en même temps à renoncer à ses conquêtes continentales et à rétrocéder à la Chine la presqu'île de Leao-tong (16).

Sur leurs instances pressantes, le Japon, malgré la réserve favorable de l'Angleterre, dut se résigner à rétrocéder la presqu'île de Leao-tong à la Chine moyennant le paiement d'une indemnité de 30 millions de taëls, rétrocession qui devait être faite dans les trois mois du jour du paiement de ladite indemnité. Le 8 novembre 1895, entre la Chine et le Japon, fut signée à Péking une convention concernant les conditions de la rétrocession. L'échange des ratifications eut lieu à Péking le 29 novembre suivant entre Li Hong-tchang et le baron Hayashi, ministre du Japon à Péking. Quelques jours auparavant, le 16 novembre, l'indemnité supplémentaire de 30 millions de taëls avait été payée à Londres par l'intermédiaire de la Banque d'Angleterre.

Ainsi, le Japon fut contraint d'abandonner la partie du territoire chinois qu'il s'était fait céder par le traité de paix de Shimonoseki. Il ne conserva que l'île de Formose, tandis que les îles de Pescadores furent neutralisées.

Dès lors, le Japon considéra la Russie comme

(16) Georges Maspero, *La Chine*, déjà cité, pp. 255-256.

son ennemie irréductible ; l'intervention européenne avait été cruelle à sa fierté de puissance militaire jeune et enivrée de ses victoires ; plus encore peut-être que l'obligation d'évacuer de belles provinces et une excellente position militaire, le fait d'avoir cédé à la pression des nations occidentales avait été sensible à son légitime amour-propre (17). De ce moment datent les programmes militaires et navals dont l'exécution à coûté si cher au Japon. La somme provenant de l'indemnité devait l'aider à cet effet. Le parti militaire ne rêvait que revanche contre la Russie et préparait la reprise des provinces mandchouriennes.

§ 5. — Le traité de commerce et de navigation entre la Chine et le Japon, signé à Péking le 21 juillet 1896

En attendant, le Japon disputa résolument à la Russie, comme aux autres puissances européennes, l'exploitation du marché chinois. Conformément à l'article 6 du traité de Shimonoseki, il obtint de la Chine l'engagement de conclure avec ses plénipotentiaires des traités de commerce et de navigation.

Le Japon envoya à cet effet et en même temps comme ministre du Japon à Péking, le comte Hayashi, qui arriva dans la capitale chinoise le 22 juin 1895. Les négociations, commencées en septembre, interrompues pendant l'hiver, ne repri-

(17) René Pinon, *Origines et Résultats de la Guerre Russo-Japonaise*, p. 58, Paris, 1906.

rent, d'une façon suivie, qu'au début du printemps entre Hayashi et Tchang Yin-houan, qui remplaça Li Hong-tchang lors de son envoi en mission en Europe. Le traité ne fut, par suite, signé que le 21 juillet 1896, après de longues négociations à cause de la prétention du Japon d'obtenir, sans réciprocité, la clause de la nation la plus favorisée et l'extraterritorialité de ses nationaux en Chine (18).

Aux termes de l'article 3, le Japon aurait le droit de nommer des consuls généraux, consuls, vice-consuls et agents consulaires, pour résider dans les ports et villes de Chine actuellement ouverts au commerce étranger, ou qui pourraient y être ultérieurement ouverts.

Selon l'article 4, la faculté était reconnue aux Japonais et à leurs familles, employés et serviteurs, de résider ou de faire le commerce, ou d'exercer une industrie ou toute autre profession légitime dans les ports et villes de Chine actuellement ouverts ou pouvant à l'avenir être ouverts aux étrangers ou au commerce étranger. De même la liberté était reconnue aux Japonais de se rendre à un port ouvert ou de sortir d'un port ouvert avec leurs effets et marchandises et dans les limites des localités qui étaient désignées pour le séjour des étrangers ou qui pourraient l'être à l'avenir; d'acheter des immeubles ou des terres, de construire des édifices religieux, des cimetières ou des hôpitaux, avec les privilèges et avantages accordés ou pouvant

---

(18) Hoshien Tchen, *Les Relations Diplomatiques*, etc., déjà cité, p. 89-98.

être accordés à l'avenir aux sujets de la nation la plus favorisée.

Suivant les articles 5 et 6, il était reconnu aux Japonais le droit d'aborder dans les ports chinois, dits *ports d'escale*, ou autres pouvant être ultérieurement désignés comme ports d'escale, en vue d'y débarquer ou embarquer des passagers ou marchandises en conformité des lois et règlements relatifs au commerce étranger; de voyager pour leur agrément ou pour leurs affaires dans l'intérieur de la Chine, à la condition d'être munis d'un passeport délivré par leur consul et visé par les autorités locales.

D'après les articles 7 et 8, les Japonais se voyaient reconnaître le droit de prendre à leur service des Chinois et de les employer sans pouvoir en être empêchés par les autorités chinoises; de même celui de louer des embarcations pour le transport de marchandises ou de passagers, sans qu'il y ait de limitation au nombre de ces embarcations.

Conformément aux articles 9 et 10, les tarifs et les règlements en vigueur entre la Chine et les puissances occidentales seraient aussi applicables aux produits importés en Chine par des Japonais ou en provenance du Japon, ou exportés de Chine par des Japonais ou à destination du Japon. Tout article, dont l'importation ou l'exportation n'était pas limitée ou prohibée par les dits tarifs ou règlements, pouvait être librement importé ou exporté, à condition de payer les droits; mais, dans aucun cas, les Japonais ne paieraient en Chine de droits autres ou plus élevés que ceux acquittés par les citoyens de la nation la plus favorisée. L'exemption des taxes,

impôts, droits, *likin*, charges de toute nature, quelle que fût la nationalité du propriétaire ou possesseur des marchandises, ou celle du bâtiment transporteur, était accordée à tout article importé en Chine par des Japonais ou de provenance japonaise, transporté d'un port ouvert à un autre port ouvert, en vertu des règlements existants.

Suivant l'article 11, tout Japonais, voulant amener des produits importés à un marché de l'intérieur, avait le droit de soustraire ces marchandises au droit de transit en payant une taxe de mutation égale à la moitié du droit d'importation frappant les produits taxés et à deux et demi pour cent de la valeur des produits exempts, ceci moyennant la délivrance d'un certificat de paiement exonérant la marchandise de toute charge ultérieure. Ces dispositions ne s'appliqueraient pas à l'importation de l'opium.

Aux termes de l'article 12, la même situation privilégiée était accordée au Japon en exemptant dans toute l'étendue de la Chine, de taxes, impôts, droits, *likin*, charges de toute nature, les produits chinois achetés par des Japonais ailleurs que dans un port ouvert et destinés à l'exportation, cela sous réserve de l'acquittement de la taxe de mutation indiquée dans l'article 11, et sous la condition que l'exportation aurait lieu dans un délai de douze mois à dater du jour du paiement de ladite taxe. Quant aux produits chinois, achetés par des Japonais dans des ports ouverts, et non prohibés à l'exportation, ils étaient exempts des impôts, droits, *likin*, charges de toute nature, sauf des droits de sortie. Enfin, tout produit acheté par les Japonais

dans toute partie de la Chine pouvait, s'il était destiné à l'exportation, être transporté d'un port ouvert à un autre port ouvert, conformément aux règlements en vigueur.

D'après l'article 13, d'appréciables avantages étaient également accordés pour les réexportations de Chine par des Japonais à destination de l'étranger. Ces réexportations s'appliquaient à tous les produits d'origine étrangère ayant acquitté les droits d'entrée, et il était nécessaire qu'elles eussent lieu dans un délai de trois années à dater de l'importation. En outre, à la condition que les dites marchandises fussent intactes, ainsi que leur enveloppe, il pouvait être délivré aux réexportateurs, par les douanes chinoises, un certificat de *drawback* pour le montant des droits d'importation acquittés, lequel certificat devait être immédiatement échangé contre des espèces par les autorités chinoises sur la demande de l'intéressé.

Selon l'article 14, le Gouvernement chinois s'engageait à autoriser l'établissement de magasins généraux dans plusieurs ports ouverts de la Chine.

Aux termes de l'article 15, le Gouvernement chinois s'obligeait à abaisser dans une proportion importante les droits de tonnage en faveur des bâtiments japonais, abaissement allant jusqu'à l'exonération complète pour les petites embarcations affectées par les Japonais au transport des passagers, bagages, courriers. A côté de ces avantages purement commerciaux, par les articles 20, 21, 22 et suivants du traité, le Japon en obtenait d'autres qui avaient pour résultat de porter atteinte à la sou-

veraineté même de la Chine sur son propre territoire.

Il était stipulé aux articles 20 et 21 que, en matière civile, la juridiction sur les personnes et sur les biens des Japonais en Chine était exclusivement réservée aux autorités japonaises auxquelles il appartiendrait de décider dans les causes engagées pour ou contre des Japonais, et cela sans l'intervention des autorités chinoises.

En ce qui concerne le droit pénal et la procédure criminelle, prévus par l'article 22, tout Japonais poursuivi pour crimes ou délits contre les Japonais en Chine serait jugé ou puni, s'il était coupable, par les autorités japonaises conformément aux lois japonaises.

De même tout Chinois poursuivi pour crimes ou délits contre les Japonais en Chine serait jugé ou puni, s'il y avait lieu, par les autorités chinoises, conformément aux lois chinoises.

Enfin, d'après l'article 25, devaient être étendus au Gouvernement japonais et à ses sujets les privilèges, exemptions et avantages accordés actuellement ou qui seraient ultérieurement accordés par l'Empereur de Chine à la nation la plus favorisée.

CHAPITRE III

LA RUSSIE ET LE JAPON FACE A FACE

§ 1. — L'intervention russe en Corée

Depuis son intervention dans les affaires sino-japonaises, la Russie s'était de plus en plus introduite en Corée (1).

D'autre part, avant 1885, il y avait déjà plus de vingt mille Coréens établis dans ses possessions d'Extrême-Orient. En 1888, la Russie conclut avec la Corée un traité de commerce, qui ouvrit aux commerçants russes les frontières du pays du Calme Matinal. En 1893, les communications télégraphiques entre la Russie et la Corée venaient d'être réglées, lorsque, au moment où la Russie allait définir sa politique à l'égard de la Corée, la guerre fut déclarée entre la Chine et le Japon.

Il n'y a pas de doute que cette guerre eut d'im-

(1) Bertrand Russell, *The Problem of China*, p. 122-123, London, 1922.

portantes conséquences sur les relations actuelles entre la Russie et le Japon. La politique russe vis-à-vis de la Chine se modifia : elle devint plus agressive, tandis que celle du Japon s'orienta vers l'annexion de la Corée. La Russie, cependant, ne pouvait pas, pour le moment, profiter du malheur de la Chine, et le Japon ne se sentait pas assez fort pour conserver la presqu'île de Leao-tong, ni pour annexer la Corée. Néanmoins, repoussé du Leao-tong par l'action collective de la Russie, de la France et de l'Allemagne, le Japon, presque maître en fait de la Corée nominalement déclarée indépendante, aurait pu tranquillement y agrandir son influence par une politique ferme et modérée, celle du comte Inouyé. Mais, malheureusement, à cet homme d'Etat succéda le ministre Mioura Gorô. On accabla alors le peuple coréen de tracasseries mesquines. Comme l'écrit M. P. Leroy-Beaulieu dans *La Rénovation de l'Asie* (p. 431), « sous prétexte que larges chapeaux et longues pipes sont embarrassants pour tout labeur, les Japonais mirent des sentinelles aux portes de Séoul, pour couper les pipes, abattre les lourds chignons, rogner les bords des grands chapeaux. » Tous ces actes n'étaient pas sans irriter davantage les habitants du pays contre le Japon.

A cette époque, la Reine Min était à la tête d'un mouvement national coréen qui s'opposait vigoureusement à la pénétration japonaise. On assassina la Reine, le 8 octobre 1895, dans une conspiration de palais. Le ministre du Japon, le baron Mioura, se trouva tellement compromis dans cette affaire que ce diplomate et plusieurs de ses complices furent rappelés au Japon et traduits devant un tribunal ja-

ponais pour y donner des explications sur l'assassinat de la Reine (2).

Le Roi, enfermé dans son palais, réussit, le 11 février 1896, à se sauver avec le prince héritier à la légation de Russie et se mit sous la protection d'un corps de marins russes récemment débarqués (3). Il y resta un an. Rentré dans son palais en février 1897, sous la protection de la Russie, il se déclara, quelques mois après, en octobre, *Empereur de Taï Han*, ressuscitant ainsi le nom des anciennes tribus méridionales. Le Japon, en attendant des temps meilleurs, laissa faire sans élever des protestations; au contraire, pour le moment, il cherchait avant tout à arriver à un compromis avec la Russie.

§ 2. — La convention russo-japonaise de Séoul du 14 mai 1896

Ainsi, à l'avenir, pour conserver son influence en Corée, le Japon devait tenir compte de l'expansion russe. A cet effet, il ouvrit avec la Russie des négociations pour préciser cette situation nouvelle. Ces négociations aboutirent à la convention de Séoul du 14 mai 1896, confirmée à Moscou par le prince Lobanof-Rostovsky et le maréchal Yamagata, le 29 juillet suivant, pendant les fêtes du couronnement de Nicolas II. En vertu de la convention de Séoul, le Japon avait le droit d'entretenir en Corée mille soldats pour la protection de ses nationaux dans les

(2) Walter W. McLaren, *A political History of Japan during the Meyi Era* 1867-1912, p. 243. London, 1916.

(3) Edouard Driault, *La Question d'Extrême-Orient*, déjà cité, p. 308.

ports ouverts et le long de la ligne télégraphique à établir entre Fou-san et Séoul. Les mêmes avantages étaient assurés à la Russie dans les mêmes conditions et aussi le long de la ligne télégraphique de Séoul à la frontière mandchourienne. Les deux puissances s'engageaient à concerter leurs efforts pour réformer l'administration coréenne, afin de pouvoir ensuite retirer respectivement leurs troupes (4). En outre, la convention autorisait la Russie à nommer le conseiller financier auprès de l'Empereur de Corée, c'est-à-dire pratiquement à choisir le ministre des Finances dans cet Empire. Enfin, quant au Japon, elle lui garantissait plusieurs droits industriels et commerciaux, ainsi que certains privilèges (5).

Cependant, la Corée continua d'engager des instructeurs russes pour la formation de son armée; elle fit construire ses chemins de fer selon l'écartement de rails de la voie transsibérienne et transmandchourienne, dont ils furent par là, « comme un prolongement naturel ».

Ainsi, en éliminant la Chine de la Corée, le Japon fit en même temps disparaître le tampon qui avait existé jusque là entre lui et la Russie, et, depuis, il se trouve en contact direct avec cette dernière puissance.

---

(4) Edouard Driault, *La Question d'Extrême-Orient*, déjà cité, p. 309.

(5) *Mémoires du Comte Witte* (1849-1915), traduction de M. François Rousseau, p. 84, Paris 1921.

§ 3. — La politique d'expansion du comte Witte en Extrême-Orient. Le traité secret d'alliance sino-russe, signé à Moscou le 22 mai 1896

Ce fut en sa qualité de ministre des Voies et Communications, en 1892, — de ministre des Finances, de 1893 à 1905 et à l'époque de la construction du Chemin de fer Transsibérien, — que le comte Witte appliqua son attention aux affaires d'Extrême-Orient. En parlant de lui-même, il dit qu'en fait il était alors le seul homme d'Etat russe familiarisé avec la situation politique et économique dans cette région (6). Il était d'avis que le mieux pour la Russie était d'avoir dans son voisinage la Chine puissante mais passive et que, de cette condition, dépendait la sécurité de la Russie en Extrême-Orient. Il fallait donc mettre obstacle à l'exécution du traité de Shimonoseki, qui aurait permis au Japon de dominer la Chine par l'occupation de la presqu'île de Leao-tong. A cet effet on avait convoqué des conférences et, à la dernière, présidée par le Tsar lui-même, le 30 mars 1895, on aboutit aux conclusions suivantes (7) :

1° La Russie cherchera à maintenir le *statu quo ante bellum* dans le Nord de la Chine et avisera le Japon, d'abord amicalement, d'avoir à se désister de l'occupation du sud de la Mandchourie, car une telle occupation léserait les intérêts russes et serait une menace constante contre la paix de l'Extrême-

(6) *Mémoires du comte Witte* (1849-1915), déjà cités, p. 70.

(7) *Idem*, p. 72.

Orient. Au cas où le Japon refuserait de suivre le conseil de la Russie, celle-ci déclarerait au Gouvernement japonais qu'elle se réserverait à elle-même toute liberté d'action et qu'elle agirait conformément à ses intérêts.

2° La Russie adressera aux puissances européennes et à la Chine une communication officielle à l'effet de leur faire part que, tandis que, de son côté, elle ne recherche aucune conquête, elle estime nécessaire, pour la protection de ses intérêts, d'insister pour que le Japon abandonne l'occupation du sud de la Mandchourie.

Le Gouvernement russe réussit à s'assurer immédiatement l'adhésion de l'Allemagne et de la France, favorables à la demande de la Russie; après quoi, il se hâta d'envoyer un ultimatum au Japon. On sait que ce dernier fut forcé de s'incliner devant les « observations amicales » des trois puissances alliées et, au lieu de la presqu'île de Leao-tong, il obtint une indemnité complémentaire de 30 millions de taëls, c'est-à-dire environ 120 millions de francs.

Le comte Witte entra alors en négociations avec la Chine, et lui offrit les services de son Gouvernement pour la conclusion du grand emprunt auquel elle devait recourir en vue de payer l'indemnité japonaise. Avec le concours de banquiers français, un emprunt chinois de 400 millions de francs portant un intérêt de 4 % fut émis, le 24 juin-6 juillet 1895, pour 36 ans, sous la garantie de la Russie, et inscrit tout aussitôt à la Bourse de Paris. Les maisons de banque qui prirent part à l'émission de cet emprunt furent : la Banque de Paris, la Ban-

que des Pays-Bas, le Crédit Lyonnais et la maison Hottinguer et Cie. Ces banquiers obtinrent, pour les services rendus, la promesse du Gouvernement russe que celui-ci les aiderait dans leurs opérations financières en Chine (8).

A la fin de la même année, le 10 décembre 1895, fut fondée la Banque Russo-Chinoise, sous les auspices et avec les souscriptions des financiers russes et des grands établissements français de crédit. Son capital fut fixé à 11.250.000 roubles-or, plus 5 millions de taëls kouping versés par le Gouvernement chinois

A partir du 12 août 1910, après sa fusion avec la Banque du Nord, établissement français, la Banque Russo-Chinoise prit le nom de Banque Russo-Asiatique dont le capital, fixé à l'origine à 35.000.000 de roubles, fut porté à 45.000.000 de roubles en 1912, et à 55.000.000 de roubles en 1916.

Sa prospérité fut très rapide et très grande: elle eut son siège social à Saint-Pétersbourg, sa première succursale fut établie à Shanghaï en février 1896; elle eut en outre, en 1901, quarante autres succur-

---

(8) Afin de former un contre-poids à cette opération, l'Allemagne et l'Angleterre s'engagèrent, elles aussi, à accorder à la Chine deux emprunts de 16 millions de livres sterling chacun, l'un pour 36 ans portant un intérêt de 5 o/o, l'autre pour 45 ans à 4 1/2 o/o, tous les deux garantis par leurs Gouvernements respectifs. Tous ces emprunts devaient être remboursés au moyen de revenus provenant des douanes, de la gabelle et du *likin*. Ainsi commençait la rivalité fébrile entre les grandes puissances qui s'efforçaient de s'éliminer l'une l'autre dans l'exploitation de la pauvre Chine. Voir, à ce sujet, baron Sergieï Aleksandrovitch Korff, *Russia's Foreign Relations during the last Half Century*, p. 55, New-York, 1922.

sales, en Russie, Sibérie, Chine, Japon, et sa succursale de Paris fut établie en janvier 1897.

La Russie, en créant la Banque Russo-Chinoise, avait l'intention bien arrêtée d'en faire le principal instrument de son expansion en Extrême-Orient Et la première occasion ne devait pas tarder à se présenter.

Le couronnement du Tsar de Russie, Nicolas II, eut lieu à Moscou en mai 1896. Li Hong-tchang fut désigné pour y représenter la Chine comme ambassadeur extraordinaire. Cette mission d'apparat se doublait d'une mission d'affaires dont l'objectif était la conclusion d'un traité avec le Tsar (9). Avant de quitter la Chine, Li Hong-tchang avait eu de nombreuses entrevues avec le comte Cassini, qui représentait la Russie à la Cour de Péking.

En effet, à cette époque, le grand Chemin de fer Transsibérien qui était en construction ayant atteint les régions au delà du lac Baïkal, il s'agissait de choisir la direction que le chemin de fer suivrait plus loin. Le comte Witte conçut l'idée de faire continuer la route en droite ligne à travers le territoire chinois, notamment en Mongolie et dans le nord de la Mandchourie, vers Vladivostok. Voici pour quels motifs : Au point de vue technique, la région de l'Amour présentait de grandes difficultés. En outre, la route aurait longé la rivière Amour et aurait fait concurrence aux compagnies de bateaux à vapeur de ce fleuve. La route de Mandchourie épargnait 514 verstes. En la comparant à la région de

(9) Henri Cordier, *Histoire Générale de la Chine et de ses Relations avec les Pays Etrangers*, t. IV, p. 201, Paris, 1920.

l'Amour, cette province possédait l'avantage d'un sol plus productif et d'un climat plus favorable. Le problème consista à obtenir la permission de la Chine pour ce plan, en usant de moyens pacifiques basés sur les mutuels intérêts des deux pays (10).

Ainsi, dès son arrivée en Russie, Li Hong-tchang devint l'objet d'attentions spéciales de la part du comte Witte, qui avait reçu du Tsar les pouvoirs nécessaires pour conduire les négociations avec leur hôte chinois. Il proposa à celui-ci, au cas d'une nouvelle agression du Japon, un traité d'alliance et de protection entre la Russie et la Chine; mais, pour assurer à cette alliance les voies et moyens d'une exécution prompte et efficace, la Russie devait obtenir la faculté d'utiliser, le moment venu, les ports et mouillages des côtes de Chine, et d'établir, par terre, entre elle et la Chine, une ligne de communication directe et rapide (11). Finalement le comte Witte et Li Hong-tchang se mirent d'accord sur le dispositif des trois principes suivants d'un traité secret à passer entre la Russie et la Chine :

1° L'Empire chinois accorde à la Russie la permission d'établir un chemin de fer à l'intérieur de son territoire, d'après une ligne directe entre la Chine et Vladivostok, mais l'exploitation doit être confiée à une société privée. Li Hong-tchang refusa, en effet, d'une manière absolue, d'accepter la proposition du comte Witte, d'après laquelle la li-

(10) *Mémoires du comte Witte* (1849-1915), déjà cités, p. 73-74.

(11) Auguste Gérard, *Ma Mission en Chine*, p. 144, Paris, 1918; — *Mémoires du comte Witte* (1849-1915), déjà cités, p. 76 et suivantes.

gne serait construite ou possédée par le Trésor russe. Pour cette raison, la Russie fut forcée de constituer une société privée, c'est-à-dire de se servir d'une personne interposée. Cette Société se trouve d'ailleurs, sinon nominalement, puisqu'elle demeure une société privée, du moins en fait, complètement aux mains du Gouvernement russe. Elle est, du reste, placée sous la juridiction du ministre des Finances russe.

2° La Chine consent à céder à la Russie une bande de terre suffisante pour la construction et le service du chemin de fer. A l'intérieur de ce territoire, la Société est autorisée à exercer sa propre police et à jouir d'une autorité pleine et sans entraves. La Chine ne garde pour elle-même aucune responsabilité en ce qui concerne la construction et le service de la voie.

3° Les deux pays s'obligent mutuellement à se défendre l'un l'autre dans le cas où le Japon attaquerait le territoire de la Chine ou les possessions russes d'Extrême-Orient.

Le projet de ce document fut rédigé ensuite par le prince Lobanof-Rostovsky, ministre des Affaires étrangères russe, et finalement le traité secret d'alliance sino-russe fut signé à Moscou le 22 mai 1896, du côté russe, par le prince lui-même et le comte Witte, et, du côté chinois, par Li Hong-tchang, et il entra en vigueur, le 30 septembre suivant, pour une durée de quinze ans (12).

(12) *The Chinese Eastern Railway*, reprinted from *The China Year Book*, p. 2, Tientsin, 1923. — Dans ses *Mémoires* le comte Witte n'avait pas publié le texte du traité, qui devait comprendre, d'après M. Lancelot Lawton, six articles

En résumé, ce traité stipulait tout d'abord, par l'article premier, que toute agression dirigée par le Japon, soit contre le territoire russe en Extrême-Orient, soit contre le territoire chinois, ou celui de la Corée, entraînerait l'application immédiate de ses stipulations. Dans ce cas, les deux hautes parties contractantes s'engageaient à se soutenir réciproquement l'une l'autre avec toutes leurs forces de terre et de mer.

Aux termes de l'article 2, les deux hautes parties contractantes s'engageaient, pendant les hostilités, à ce qu'aucun traité de paix ne soit conclu par l'une des parties sans l'assentiment de l'autre.

Il était reconnu, par l'article 3, à la Russie la faculté d'utiliser, pendant toutes les opérations militaires, les ports et mouillages des côtes de Chine.

Ensuite, d'après l'article 4, afin de faciliter l'accès des forces russes de terre aux points menacés, et d'assurer leurs moyens d'existence, la Russie pouvait étendre son Chemin de fer Transsibérien à travers les provinces chinoises du Hei-long Kiang et de Kirine dans la direction de Vladivostok.

La jonction de ce chemin de fer avec le chemin de fer russe ne pourrait aucunement servir de prétexte pour un empiètement sur le territoire chinois ni pour une atteinte aux droits de souveraineté de Sa Majesté l'Empereur de Chine. La construction et l'exploitation de ce chemin de fer seraient concédées à la Banque Russo-Chinoise, et les clauses du con-

(*Empires of the Far East*, t. II, p. 1925-1926, London, 1912). Sur ce sujet, voir aussi Auguste Gérard, *l'Ambassade extraordinaire du vice-roi Li Hong-tchang en Europe*, Le Correspondant du 10 juin 1917.

trat qui serait conclu à cet effet seraient dûment discutées entre le ministre chinois à Saint-Pétersbourg et la Banque Russo-Chinoise.

Il était encore stipulé à l'article 5 que, en temps de guerre, la Russie aurait la liberté absolue d'utiliser le chemin de fer mentionné à l'article 4 pour le transport et l'approvisionnement de ses troupes. En temps de paix, la Russie aurait le même droit pour le transit de ses troupes et de son matériel de guerre, avec faculté d'arrêts, et ce droit ne serait justifié par aucun autre motif que les besoins du service de transport.

Enfin, l'article 6 spécifiait que le présent traité devait durer quinze ans, et, six mois avant l'expiration de ce délai, les deux pays auraient à délibérer sur sa prolongation.

§ 4. — Le contrat pour la construction et l'exploitation du Chemin de fer Chinois de l'Est, signé à Berlin, entre le Gouvernement chinois et la Banque Russo-Chinoise, le 8 septembre 1896

Le comte Witte continua de conférer avec Li Hong-tchang, afin d'obtenir de la Chine, pour la Banque Russo-Chinoise, la concession de la construction et l'exploitation de l'embranchement chinois de l'Est du réseau transsibérien. En vue de cette concession éventuelle, le 18 mai 1896, le Gouvernement russe avait déjà conclu un accord avec ladite Banque.

Les négociations, commencées à Moscou, furent

continuées à Berlin où se rendit Li Hong-tchang, après avoir assisté aux fêtes du couronnement du Tsar, et à l'ouverture de l'exposition de Nijni-Novgorod.

La concession fut établie, d'après les instructions du comte Witte, par le secrétaire du ministre des Finances, Piotro Mikhaïlovitch Romanof, d'accord avec le ministre de Chine à Saint-Pétersbourg, qui avait été également envoyé en mission à Berlin (13). Et, ce fut là, à Berlin, que le Gouvernement chinois, représenté par ledit ministre, M. Shu King-chen, et la Banque Russo-Chinoise, représentée par le prince Oukhtomsky et M. Rothstein, signèrent, le 8 septembre 1896, le contrat qui devait donner la vie au Chemin de fer Chinois de l'Est. Ce contrat fut ratifié à Péking, le 30 septembre, avant le départ du comte Cassini.

Or, à cette époque, le *North-China Herald*, de Shanghaï, publia le texte d'une convention spéciale entre la Chine et la Russie, qui aurait été signée par le comte Cassini, ministre de Russie à Péking. Ces divers textes, auxquels la presse anglaise donnait le nom de « Convention Cassini », étaient apocryphes. Ils confondaient le traité secret d'alliance proprement dit et le contrat relatif au chemin de fer. Selon toute vraisemblance, ils avaient été composés et fabriqués d'après certaines indiscrétions arrachées aux bureaux du Tsong-li Ya-men par le Dr. Dudgeon, qui était alors correspondant du *Times* à Péking. Mais, en réalité, il n'y a pas eu de convention

(13) *Mémoires du comte Witte* (1849-1915), déjà cités, p. 81.

Cassini (14); il y a le traité secret d'alliance conclu à Moscou le 22 mai 1896 entre Li Hong-tchang et le prince Lobanof-Rostovsky, et le contrat du chemin de fer signé à Berlin le 8 septembre suivant, dont nous entreprendrons plus loin l'étude (15).

Conformément au préliminaire du contrat pour la construction et l'exploitation du Chemin de fer Chinois de l'Est, en date du 27 août-8 septembre 1896, le Gouvernement chinois s'engage à verser la somme de cinq millions de taëls kouping à la Banque Russo-Chinoise et à participer, en proportion de cette mise de fonds, aux bénéfices et aux pertes de la Banque, aux conditions insérées dans un contrat spécial. D'autre part, le Gouvernement chinois, ayant décidé la construction d'une ligne de chemin de fer établissant une communication directe entre la ville de Tchita et le Chemin de fer russe du Sud-Oussouri, confie la construction et l'exploitation de ce chemin de fer à la Banque Russo-Chinoise aux conditions suivantes :

Tout d'abord, suivant l'article premier, la Banque Russo-Chinoise s'engage à établir, pour la construction et l'exploitation de ce chemin de fer, une société sous le nom de : *Société du Chemin de fer Chinois de l'Est*. Le sceau dont cette Société devra se

(14) A propos de la convention Cassini, voir Auguste Gérard, *Ma Mission en Chine*, déjà cité, p. 147; — Henri Cordier, *Histoire Générale de la Chine*, etc., déjà cité, t. IV, p. 202-203; — Pierre Albin, *Les Grands Traités Politiques*, déjà cité, p. 446-471.

(15) Pierre Albin, *Les Grands Traités Politiques*, déjà cité, p. 471-475.

servir lui sera donné par le Gouvernementi chinois. Les statuts de cette Société seront conformes aux usages russes pour les sociétés de chemin de fer. Les actions de la Société ne pourront être acquises que par des sujets chinois et russes. Le président de cette Société sera nommé par le Gouvernement chinois, mais rétribué par la Société. Il peut avoir son domicile à Péking. Il sera chargé de veiller particulièrement à l'exécution minutieuse des engagements de la Banque et de la Société du chemin de fer envers le Gouvernement chinois, à la correction de leurs relations avec les autorités centrales et locales, et à la vérification de tous les comptes du Gouvernement chinois avec la Banque Russo-Chinoise.

D'après l'article 2, le tracé de la ligne sera fixé par les délégués du président de la Société nommé par le Gouvernement chinois, en commun accord avec les ingénieurs de la Société et les autorités locales.

Le tracé de cette ligne devra, autant que possible, éviter et respecter les cimetières, tombeaux, ainsi que les villes et villages.

Aux termes de l'article 3, la Société aura à commencer les travaux dans le délai de douze mois à partir du jour où ce contrat sera sanctionné par décret impérial et à les terminer dans un délai de six ans à partir du jour où le tracé de la ligne sera définitivement arrêté et où les terrains nécessaires seront mis à la disposition de la Société. La largeur de la voie, devant être la même que celle des chemins de fer russes, sera donc de 5 pieds russes ou 4 pieds et 2 1/2 pouces chinois.

Selon l'article 4, le Gouvernement chinois s'en-

gage à donner l'ordre aux autorités locales d'aider la Société de tout leur pouvoir pour obtenir, aux prix courants, les matériaux nécessaires pour la construction du chemin de fer, ainsi que les ouvriers, les moyens de transport par eau et par terre, les provisions nécessaires pour nourrir les hommes et les animaux, etc.

Les deux articles suivants sont des plus importants au point de vue de la garde du chemin de fer, de l'organisation de la justice sur son territoire et de l'administration des terrains donnés en concession. D'après l'art. 5, le Gouvernement chinois prendra des mesures pour assurer la sécurité du chemin de fer et des personnes à son service contre toute attaque. La Société aura le droit d'employer, à son choix, le nombre d'étrangers ou d'indigènes qu'elle jugera nécessaire dans l'intérêt de l'administration, etc. Les infractions, notamment crimes, délits, les procès, etc., sur le territoire du chemin de fer ,devront être réglés par les autorités locales d'après les stipulations des traités. Ensuite, par l'article 6, la Société pourra acquérir les terrains réellement nécessaires pour la construction, l'exploitation et la protection de la ligne, ainsi que les terrains, aux environs de la ligne, nécessaires pour se procurer des sables, pierres, chaux, etc. ; ils seront remis à la Société gratuitement, si ces terrains sont la propriété de l'Etat ; s'ils appartiennent à des particuliers, ils seront remis à la Société contre un seul paiement ou une redevance annuelle au propriétaire, au prix courant. Les terrains appartenant à la Société seront exempts de tout impôt foncier, et la Société aura le droit absolu et exclusif d'administration de ces ter-

rains. Sur ces terrains, la Société aura le droit de construire et d'exploiter le télégraphe nécessaire pour les besoins de la ligne.

Aux termes de l'article 8, les troupes et le matériel de guerre russes, expédiés en transit par cette ligne, seront acheminés directement d'une gare russe à l'autre, sans s'arrêter en route, sous aucun prétexte, plus qu'il n'est strictement nécessaire. — La Société s'engage, par l'article 11, à transporter gratuitement la poste aux lettres officielles chinoises de terre et de mer, ainsi que le matériel de guerre chinois.

L'article 10 accorde à la Société d'appréciables avantages en matière des droits de douane. Les bagages des voyageurs, ainsi que les marchandises expédiées en transit d'une station russe à l'autre, ne seront pas soumis aux droits de douane ; ils seront également exempts de tout impôt et droit intérieur ; mais, en ce qui concerne ces marchandises, elles seront acheminées dans des wagons spéciaux et scellés. Les marchandises importées de Russie en Chine par ce chemin de fer, ou de Chine en Russie, ne paieront que les deux tiers du droit d'importation ou d'exportation de la douane maritime chinoise, et, si elles sont transportées dans l'intérieur, elles paieront de plus le droit de transit, égal à la moitié du droit d'importation perçu, qui les affranchira de toute charge supplémentaire.

Enfin, l'article 12 spécifie que la Société aura le droit complet et exclusif d'exploiter la ligne à son propre compte et risque, de façon que le Gouvernement chinois ne soit en aucun cas responsable d'un déficit quelconque de la Société, pendant le temps

destiné aux travaux et ensuite pour quatre-vingts ans à partir du jour où toute la ligne sera terminée et le trafic mis en activité. Passé ce terme, la ligne, avec tout se qui s'y rattache, sera rétrocédée gratuitement au Gouvernement chinois. Cependant, à l'expiration d'une période de trente-six ans à partir du jour où toute la ligne sera terminée et le trafic mis en activité, le Gouvernement chinois aura le droit de racheter cette ligne en remboursant intégralement tous les capitaux engagés, ainsi que toutes les dettes contractées pour cette ligne, plus les intérêts accrus. Si une partie de ces capitaux, etc., est remboursée, cette partie sera déduite du prix de rachat. En aucun cas le Gouvernement chinois ne pourra entrer en possession de cette ligne avant que ledit montant soit déposé à la Banque d'Etat de Russie. Le jour où la ligne sera terminée et le trafic mis en activité, la Société versera au Gouvernement chinois la somme de cinq millions de taëls kouping.

DEUXIEME PARTIE

ORGANISATION

DEUXIEME PARTIE

ORGANISATION

INTRODUCTION

Le Gouvernement chinois avait accordé, en vertu du contrat du 27 août-8 septembre 1896, la concession pour la construction et l'exploitation du Chemin de fer Chinois de l'Est à une société privée russe qui devait être constituée par la Banque Russo-Chinoise. Cette Société fut fondée quelque temps après, en conformité des statuts, approuvés par le Gouvernement russe à Saint-Pétersbourg le 4-16 décembre 1896 (1).

Pour l'étude de cette deuxième partie, nous nous servirons en premier lieu du contrat du 27 août-8 septembre 1896 pour la construction et l'exploitation du Chemin de fer Chinois de l'Est, et ensuite et surtout desdits statuts de la Société.

En ce qui concerne les modifications survenues ultérieurement dans l'Administration du chemin de fer, nous les étudierons dans la quatrième partie de notre travail, laquelle traitera de la Lutte pour le Contrôle du Chemin de fer Chinois de l'Est, notam-

(1) *The Chinese Eastern Railway*, déjà cité, annexe II, p. 30-38.

ment à propos de l'accord complémentaire du 2 octobre 1920 et du traité sino-russe du 31 mai 1924.

Puis il nous paraît indispensable de donner, à la fin de cette deuxième partie, quelques indications sur les débuts de la Société.

Nous diviserons cette deuxième partie en quatre chapitres, à savoir :

CHAPITRE I. — *LA CONSTITUTION DE LA SOCIETE.*
CHAPITRE II. — *LES DROITS DE LA SOCIETE.*
CHAPITRE III. — *LES OBLIGATIONS DE LA SOCIETE*
CHAPITRE IV. — *LES DEBUTS DE LA SOCIETE.*

CHAPITRE PREMIER

LA CONSTITUTION DE LA SOCIETE

§ 1. — Généralités

En vertu du contrat signé le 8 septembre 1896 par le Gouvernement chinois avec la Banque Russo-Chinoise, celle-ci avait formé une société sous le nom de « Société du Chemin de fer Chinois de l'Est », pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer destiné en principe à relier la ville de Tchita en Transbaïkalie à un point du Chemin de fer de l'Oussouri, à travers la Mandchourie, de façon à compléter par la voie la plus courte le Chemin de fer Transsibérien (1).

En outre, conformément à l'article 8 du traité de Péking du 15-27 mars 1898 et aux prescriptions de l'accord complémentaire de Saint-Pétersbourg du 25 avril-7 mai 1898, la Société du Chemin de fer Chinois de l'Est avait obtenu du Gouvernement chinois, par le contrat signé à Saint-Pétersbourg le 24 juin-6 juillet 1898 entre la Société et ledit Gouverne-

(1) *Statuts de la Société du Chemin de fer Chinois de l'Est, approuvés par le Gouvernement russe à Saint-Pétersbourg, le 16 décembre* 1896, §§ 1, 2, 5, 29, 30.

ment, une extension de sa concession originelle dans le but de construire et d'exploiter, à des conditions semblables à celles stipulées dans le contrat du 27 août-8 septembre 1896, une ligne d'embranchement sur les ports de Port-Arthur et de Dalny ou Daïren en japonais. Cet embranchement s'appelait « Ligne du Sud de la Mandchourie du Chemin de fer Chinois de l'Est » (2). En conséquence, les statuts originels de la Société du Chemin de fer Chinois de l'Est furent complétés par le Gouvernement russe le 17 février 1899. En outre, la Société fut autorisée, mais toujours avec la sanction du Gouvernement chinois, à exploiter, dans l'intérêt du chemin de fer ou indépendamment de celui-ci, des mines de charbon, et aussi à exploiter en Chine d'autres entreprises, minières, industrielles et commerciales.

Avec la constitution de la Société, tous droits et obligations lui étaient transférés relativement à la construction et l'exploitation de la ligne, droits et obligations qui avaient été stipulés en vertu du contrat du 27 août-8 septembre 1896.

Et le régime de la Société était organisé sur les bases suivantes :

La Société sera reconnue comme constituée sur la présentation au ministre des Finances d'un titre de la Banque d'Etat certifiant la réalité du premier versement des actions. En tout cas ce versement doit être fait au plus tard dans les deux mois à par-

(2) A la suite de la guerre avec le Japon, la Russie perdit le tronçon sud de Changchoun, au-dessous de Kharbine à Daïren, lequel fut cédé au Japon par le traité de Portsmouth du 5 septembre 1905 et reçut le nom de « Chemin de fer du Sud de la Mandchourie ».

tir du jour de la confirmation de ses statuts, les actions doivent être entièrement versées pour leur valeur nominale dans le délai d'un an à partir du jour de la constitution de la Société et les actionnaires de la Société ne pourront être que des sujets russes et chinois.

En ce qui concerne les travaux de la Société, celle-ci aura à les commencer au plus tard le 29 août 1897, et à les mener de façon que toute la ligne soit terminée dans un délai de six ans à partir du jour où le tracé de la ligne sera définitivement arrêté et où les terrains nécessaires seront mis à la disposition de la Société. Le tracé de cette ligne, dont la largeur doit être la même que celle des chemins de fer russes, c'est-à-dire 5 pieds russes ou environ 4 pieds et 2 1/2 pouces chinois, devra, autant que possible, éviter et respecter les cimetières, tombeaux, ainsi que les villes et villages. En effectuant la jonction, conformément au paragraphe 1er des statuts de la Société, du Chemin de fer Chinois de l'Est avec les Chemins de fer de la Transbaïkalie et du Sud de l'Oussouri appartenant à la Russie, la Société aura le droit, dans le but de réduire les dépenses, de s'abstenir de construire ses propres stations frontières et d'utiliser les stations frontières des chemins de fer russes susmentionnés. Les conditions dans lesquelles celles-ci pourront être utilisées seront déterminées par le Conseil d'administration de la Société, en commun accord avec les conseils d'administration des chemins de fer respectifs.

Quant à la durée de la concession, en vertu du contrat de 1896 avec le Gouvernement chinois, il est entendu que la Société sera en possession du Che-

min de fer Chinois de l'Est pour quatre-vingts ans à partir du jour de l'ouverture du trafic sur toute la ligne. Passé ce terme, la ligne avec tout ce qui s'y rattache, sera rétrocédée gratuitement au Gouvernement chinois. La réserve et les autres fonds appartenant à la Société seront employés au remboursement de la somme due au Gouvernement russe, sous la garantie stipulée au paragraphe 16 des statuts, et des autres dettes de la Société, et le restant sera distribué aux actionnaires. Toute somme qui pourra rester due par la Société au Gouvernement russe à l'égard de la garantie sera amortie. A cet égard, la Banque Russo-Chinoise n'encourra aucune responsabilité. Il est aussi stipulé qu'à l'expiration de trente-six ans à partir du jour où toute la ligne sera terminée et le trafic mis en activité, le Gouvernement chinois aura le droit de racheter cette ligne en remboursant intégralement tous les capitaux engagés, ainsi que toutes les dettes contractées pour cette ligne. Ces paiements seront effectués avec les intérêts accrus. Il va sans dire que la portion du capital-actions qui aura été amortie par tirage et la part de la dette due au Gouvernement russe sous la garantie, et remboursée des bénéfices nets selon le paragraphe 17 des statuts, ne feront pas partie du prix de rachat. En aucun cas le Gouvernement chinois ne pourra entrer en possession de cette ligne avant que la somme nécessaire au rachat soit déposée à la Banque d'Etat de Russie. L'argent déposé par le Gouvernement chinois sera employé à rembourser la dette de la Société sous forme d'obligations ou d'autres titres, plus les inté-

rêts dus au Gouvernement russe. Le restant sera alors à la disposition des actionnaires.

§ 2. — Le capital de la Société

Le chiffre total du capital de la Société sera déterminé d'après les frais de construction calculés sur la base des devis faits lorsque le plan de la ligne sera mis en exécution (3). Le capital de la Société sera destiné :

1° Au paiement de l'intérêt et à l'amortissement du capital pendant la construction du chemin de fer;

2° A l'acquisition par le Gouvernement russe des résultats des levées de plans du tracé du chemin de fer en Mandchourie, lesquelles seront faites par des ingénieurs russes, tandis que la somme payable pour ces levées de plans sera déterminée par les ministres russes des Finances, en commun accord avec la Société.

Indépendamment du capital de la Société, formé par l'émission des actions, il était prévu un capital-obligations.

1. *Le capital-actions*

Le capital-actions de la Société sera nominalement fixé à cinq millions de roubles en billets de banque; il sera divisé en mille actions pour lesquel-

(3) *Statuts de la Société*, déjà cités, §§ 9, 10, 13, 14, 17.

les le Gouvernement russe ne donnera aucune garantie.

Pour le paiement de la première portion des actions, les fondateurs recevront des titres temporaires sur lesquels, ultérieurement, lorsque le Conseil d'administration de la Société aura été formé, les reçus des versements supplémentaires des actions seront inscrits. Lorsque les actions seront intégralement libérées, les titres temporaires délivrés aux fondateurs seront remplacés par des actions. Les actions de la Société sont émises au porteur, sous la signature de trois membres au moins du Conseil d'administration. Aux actions il sera attaché une feuille de coupons pour le reçu, une fois l'an, d'un dividende qui pourra être payé aux actionnaires. A la place des feuilles de coupons épuisées, des feuilles neuves seront délivrées. Les dividendes des actions provenant des bénéfices nets de chaque année, si une augmentation d'actif a été faite, sont stipulés payables après l'adoption, par l'assemblée générale des actionnaires, du compte rendu annuel pour cette année, et les dividendes seront payables aux bureaux de la Société, ou aux endroits qu'elle pourra désigner. La Société publiera, à titre d'information générale, dans la *Gazette Officielle* et dans le *Messager des Finances*, ainsi que dans un des journaux chinois, et aussi dans d'autres journaux choisis par l'assemblée des actionnaires, le montant et le lieu du paiement des dividendes.

2. *Le capital-obligations*

Le reste du capital de la Société sera obtenu par voie d'emprunt et formé par l'émission d'obliga-

tions. Les obligations seront émises au fur et à mesure des besoins, et chaque fois avec la sanction spéciale du ministre des Finances. Le chiffre nominal et la valeur de chaque émission séparée d'obligations, le temps et les conditions de l'émission, ainsi que la forme de ces obligations, seront soumis à la sanction du ministre des Finances. Le Gouvernement russe garantira l'intérêt et l'amortissement des obligations. Pour la réalisation de ces obligations, la Société devra recourir à la Banque Russo-Chinoise, mais le Gouvernement russe se réserve le droit de s'approprier l'emprunt sur obligations à un prix qui sera déterminé entre la Société et la Banque, et de payer à la Société le chiffre convenu en argent comptant.

Lorsque des paiements seront reçus pour les obligations garanties par le Gouvernement russe, la Société sera obligée de garder ces sommes, ou des titres portant intérêt, acquis avec l'argent provenant de ces sommes par autorisation du ministre russe des Finances et sous le contrôle spécial du ministère russe des Finances. En dehors de ces encaissements, la Société aura le droit de faire les paiements suivants :

1° Conformément à l'exécution actuelle des travaux en progrès, et des ordres, et aux époques où diverses dépenses deviendraient nécessaires. Ces paiements seront faits à l'échelle et aux conditions spécifiées dans les devis de travaux;

2° Au cours de la construction de la ligne, les intérêts dus des obligations émises par la Société conformément aux conditions de leur émission, et

la Société paiera les sommes nécessaires à cet effet dans les limites du chiffre réalisé par elle dans l'émission de ses obligations.

§ 3. — Le capital de réserve

Le capital de réserve doit être destiné (4) :

1° A la réparation du capital du chemin de fer, de ses constructions et dépendances;

2° Au recouvrement des dépenses extraordinaires de la Société pour réparation du chemin de fer et de ses dépendances.

Le capital de réserve de la Société est formé, conformément au paragraphe 17 des statuts, des sommes annuelles retenues sur les bénéfices nets de l'exploitation du chemin de fer. Ces sommes seront de 10 pour cent des bénéfices nets. Le capital de réserve sera employé en titres, portant intérêts, de l'Etat russe ou en obligations de chemins de fer garanties par le Gouvernement russe. A l'expiration du terme de possession du chemin de fer par la Société, le capital de réserve sera employé avant tout au paiement des dettes de la Société, notamment des sommes dues au Gouvernement russe, s'il en existe; puis, les dettes de la Société une fois payées, le reste du capital de réserve sera distribué aux actionnaires. Dans le cas de rachat du chemin de fer

(4) *Statuts de la Société*, déjà cités, §§ 14, 17.

par le Gouvernement chinois, le capital de réserve devient la propriété des actionnaires.

§. — Le revenu net

Le revenu net de la Société sera représenté par le reste des recettes brutes après déduction des frais d'exploitation, dont voici le classement (5) :

1° Les frais généraux y compris les prélèvements pour les caisses de retraites et de secours, s'il en est établi sur la ligne;

2° L'entretien du personnel du Conseil d'administration, et de tous les services, ainsi que l'entretien des employés et des ouvriers qui ne figurent pas sur la liste permanente;

3° Les frais pour les matériaux et articles divers employés pour le chemin de fer, ainsi que les dépenses sous forme d'indemnités pour l'usage des constructions, du matériel roulant, et d'autres réquisitions diverses dans l'intérêt du chemin de fer;

4° Les frais d'entretien, de réparation et de renouvellement de la ligne permanente, des travaux de construction, des édifices, du matériel roulant, et d'autres dépendances du chemin de fer;

5° Les dépenses se rapportant à l'adoption des mesures et à l'exécution des instructions du Conseil d'administration pour assurer la sécurité et la régularité du service du chemin de fer;

---

(5) *Statuts de la Société*, déjà cités, § 15.

6° Les dépenses pour le perfectionnement et le développement du chemin de fer, ainsi que pour créer et développer ses ressources.

§ 5. — Les avances de l'Etat russe

Au cas où les recettes du chemin de fer ne seraient pas suffisantes pour le recouvrement des frais d'exploitation et pour faire face aux paiements annuels dus aux obligations, la Société recevra du Gouvernement russe la somme nécessaire à la couverture du déficit, par l'intermédiaire du ministre russe des Finances (6). Les paiements en question seront faits à la Société, à titre d'avances, à un taux d'intérêt de 6 % par an. Les sommes payées en surplus à la Société, comme suite de ses demandes et pour le compte de la garantie, seront déduites des paiements d'argent ultérieurs.

En présentant à l'assemblée générale des actionnaires le compte rendu annuel de l'exploitation du chemin de fer pour une année donnée, la Société s'engage à soumettre en même temps à l'assemblée générale, pour confirmation, un état détaillé des sommes dues par la Société au Gouvernement russe, plus les intérêts accrus. Si cet état est confirmé par l'assemblée générale, le Conseil d'administration délivrera au Gouvernement russe une reconnaissance de la dette de la Société à un chiffre complètement déterminé, et cette reconnaissance, jusqu'à son remplacement par une autre, portera un intérêt

(6) *Statuts de la Société*, déjà cités, § 16.

annuel de 6 %. Ladite reconnaissance délivrée par le Conseil d'administration au Gouvernement russe sera exonérée du droit de timbre exigible pour les effets ou les actes.

§ 6. — La distribution des bénéfices nets

Comme nous l'avons déjà dit à propos du capital de réserve, une somme de 10 pour cent des bénéfices nets pourra être mise de côté par décision de l'assemblée des actionnaires, et ajoutée au capital de réserve (7). Le restant est employé à payer l'intérêt et l'amortissement du capital-obligations. Le surplus, c'est-à-dire les bénéfices nets de la Société, est affecté à payer le dividende des actions jusqu'au chiffre qui sera, chaque fois, déterminé par l'assemblée générale des actionnaires. Le solde des bénéfices nets sera employé à acquitter les dettes de la Société vis-à-vis du Gouvernement russe; dans ces années-là, lorsque la Société n'aura plus de dettes, ledit solde sera distribué à titre de dividende supplémentaire des actions.

§ 7. — Le Conseil d'administration

L'administration des affaires de la Société, aussi bien à l'égard de la construction et de l'exploitation du Chemin de fer Chinois de l'Est que de la

(7) *Statuts de la Société*, déjà cités, § 17.

tenue des livres et des comptes de la Société, doit être confiée au Conseil d'administration ou *Pravlénié* en russe (8).

Nous étudierons ledit Conseil tant au point de vue de sa composition que de son fonctionnement.

1. *Composition*

Le Conseil d'administration doit se composer d'un président et de neuf membres.

D'après les statuts, le président du Conseil est nommé par le Gouvernement chinois. Les autres membres sont élus par l'assemblée générale des actionnaires. Les charges du président comprennent le contrôle du strict accomplissement, par la Société du Chemin de fer Chinois de l'Est, de ses obligations à l'égard du Gouvernement chinois. La Société communique avec le Gouvernement chinois et avec les autorités chinoises centrales et locales par l'intermédiaire du président du Conseil.

Le Conseil choisit parmi ses membres un vice-président qui prend soin de l'administration directe des affaires de la Société.

Deux membres du Conseil d'administration sortent tous les ans : soit par tirage au sort, soit d'un commun accord, pendant les cinq premières années et, dans la suite, par l'ancienneté de leur élection. Leurs remplaçants sont élus par les assemblées générales d'actionnaires. Le chiffre des appointements du président et des membres du Conseil d'ad-

(8) *Statuts de la Société*, déjà cités, §§ 18, 19, 20, 25, 26.

ministration doit être déterminé par l'assemblée générale des actionnaires. Les membres du Conseil, élus par les actionnaires, pourront être relevés de leurs fonctions, avant l'expiration de leur terme de service, par une décision de l'assemblée générale des actionnaires.

Le Conseil d'administration aura son siège, soit à Péking, soit à Saint-Pétersbourg. Ses réunions pourront avoir lieu soit à Péking, soit à Saint-Pétersbourg. Le Conseil d'administration a son propre sceau.

2. *Attributions*

Le Conseil d'administration représente la Société et, par conséquent, ses actes, exécutés dans les limites des droits accordés par le contrat signé avec le Gouvernement chinois, par les statuts de la Société, et par les décisions des assemblées générales des actionnaires, sont obligatoires pour la Société. Etant un agent de la Société, le Conseil d'administration agit sans procuration spéciale et il a lui-même le droit de choisir des agents auxquels il pourra donner une procuration légale conformément aux règlements généraux.

Le Conseil d'administration de la Société se réunit, lorsqu'il est nécessaire, sur la convocation du président ou du vice-président. La validité de ses décisions demande la participation dans l'examen des affaires (correspondantes), soit personnellement, soit par écrit (par lettre ou par télégramme),

de cinq membres, y compris le président ou le vice-président. Les décisions peuvent être prises à la simple majorité de votes. Le retrait de capitaux en dépôt aux établissements de crédit ou, d'une façon générale, des institutions ou personnes auxquelles la garde du capital de la Société pourra être confiée, le transfert des fonds d'Etat, la remise des quittances pour les sommes reçues comme dues à la Société et l'endossement ou leur transfert (à l'exception des sommes en comptes courants), exigent les signatures de trois membres au moins du Conseil. Des paiements sur papier, c'est-à-dire sans numéraire, se font, conformément aux décisions légalement valables du Conseil, au moyen de bons de caisse, signés par un des membres du Conseil, régulièrement autorisé à cet effet. Les livres de la Société doivent être arrêtés tous les ans le 31 décembre, vieux style.

§ 8. — L'administration locale des travaux de construction

Le Conseil d'administration de la Société confiera à l'ingénieur en chef l'administration directe de la partie technique quant au projet et à l'exécution des travaux pour la construction du chemin de fer (9). L'ingénieur en chef est responsable, devant la Société et le Conseil d'administration, de la bonne exécution, au point de vue technique, de tous les travaux pour la construction du chemin de fer. L'in-

(9) *Statuts de la Société*, déjà cités, § 25.

génieur en chef, son remplaçant et les ingénieurs supérieurs pour la construction du chemin de fer, ainsi que les contrôleurs en chef, doivent être nommés par le Conseil d'administration. Le reste du personnel pour la construction du chemin de fer est nommé, soit par le Conseil, soit directement par les ingénieurs en chef, conformément aux pouvoirs accordés par le Conseil.

§ 9. — L'administration locale de l'exploitation du chemin de fer

Lorsque la ligne sera terminée et le mouvement en activité, le Conseil confiera au directeur du chemin de fer l'administration directe de l'exploitation du chemin de fer et des travaux qui s'y rattachent (10) Le directeur du chemin de fer, les chefs des services du chemin de fer et les contrôleurs en chef sont nommés par le Conseil d'administration. Le reste du personnel est nommé soit par le Conseil, soit directement par le directeur du chemin de fer, conformément aux pouvoirs accordés par le Conseil. Le siège de l'Administration du chemin de fer sera fixé par le Conseil d'administration.

§ 10. — Les assemblées générales d'actionnaires

L'assemblée générale des actionnaires pourra être ordinaire, ou extraordinaire (11). Des assem-

(10) *Statuts de la Société*, déjà cités, § 26.
(11) *idem*, §§ 21, 22, 23, 24.

blées générales ordinaires seront convoquées tous les ans pour voter le compte rendu et les bilans d'exploitation, à elles soumis par le Conseil d'administration.

Des assemblées générales extraordinaires seront convoquées en cas de nécessité. Les affaires soumises à la connaissance de l'assemblée générale ne seront portées devant elle que par le Conseil d'administration.

1. *Les sujets soumis à la connaissance des assemblées générales*

Outre les sujets obligatoires susmentionnés, les questions à déférer à l'examen des assemblées générales comprennent principalement :

1° La confirmation des initiatives et des suggestions du Conseil d'administration à l'égard de la construction et de l'exploitation du chemin de fer;

2° L'examen et l'approbation des comptes du Conseil d'administration;

3° Les délibérations et les décisions relatives aux emplois auxquels le capital de réserve sera appliqué;

4° L'approbation de la somme qui sera mise de côté et ajoutée au capital de réserve selon la stipulation du paragraphe 17 des statuts, ainsi que du chiffre des dividendes à mettre en distribution aux actionnaires et l'approbation des prélèvements pour les caisses de retraites et de secours, si celles-ci sont établies sur la ligne;

5° L'élection des membres du Conseil d'administration et du Comité de révision;

6° La fixation du montant des salaires des membres du Conseil d'administration et du Comité de révision;

7° L'assignation au Conseil d'administration des sommes destinées à couvrir des frais annuels et imprévus, ou à de simples dépenses dans les limites du budget approuvé, et l'autorisation à donner au Conseil en vue d'obtenir des crédits;

8° Les décisions sur toutes les affaires, d'une façon générale, qui sont dans la sphère de compétence du Conseil d'administration et sur toutes les affaires soumises aux assemblées générales par le Conseil.

2. *La convocation et les conditions de légalité*

Des assemblées générales seront convoquées, à la discrétion du Conseil d'administration, à Péking ou à Saint-Pétersbourg, au moyen d'avis dans un journal chinois et dans des journaux russes.

Les assemblées générales des actionnaires seront reconnues comme légalement tenues, lorsque la moitié au moins du total du capital-actions de la Société y sera représentée.

3. *La participation des actionnaires aux délibérations*

Aux assemblées générales chaque action donne droit à une voix, si nombreuses que soient les ac-

tions que le propriétaire peut posséder. Afin d'obtenir le droit, en justifiant de leur nationalité russe ou chinoise, de participer aux assemblées générales, les propriétaires des actions présenteront au Conseil d'administration, soit personnellement, soit par un représentant dûment investi d'une procuration, et au plus tard sept jours avant l'assemblée générale, les actions de la Société qu'ils possèdent, ou des certificats de la Banque d'Etat, de ses agences et succursales ou de la Banque Russo-Chinoise et de ses succursales, constatant que les actions correspondantes leur ont été déposées et qu'elles ne seront restituées à leurs titulaires que le jour suivant l'assemblée générale. Ces certificats doivent représenter les chiffres des actions. Les actions produites au Conseil d'administration seront retenues par ce dernier et restituées, après l'assemblée générale, contre des reçus donnés à leur place. Toutes les questions seront décidées à la simple majorité des voix. Et les décisions des assemblées générales tenues sur ladite base, et dans les limites des droits accordés aux assemblées générales par les statuts, seront obligatoires pour tous les actionnaires, aussi bien présents qu'absents.

§ 11. — Le Comité de revision

1. *Composition*

L'assemblée générale des actionnaires choisit un Comité de révision se composant de cinq per-

sonnes qui ne participent pas à l'administration des affaires de la Société (12).

Le Comité de revision élit un président parmi ses membres. Un membre du Comité se retire tous les ans : par tirage au sort ou d'un commun accord, pendant les premières années, et, dans la suite, par ancienneté d'élection. L'assemblée générale choisit le remplaçant du membre sortant.

2. *Attributions*

Les fonctions du Comité de revision comprennent :

1° L'examen des devis et des bilans d'exploitation pour la construction et le perfectionnement de la ligne;

2° L'examen des rapports sur les travaux exécutés;

3° L'examen des budgets annuels pour l'exploitation du chemin de fer;

4° L'examen du compte rendu du Conseil d'administration à l'égard des revenus et des dépenses de l'exploitation de la ligne pour chaque année donnée;

5° En général, un contrôle d'ensemble de la construction et l'exploitation de la ligne.

3. *Relations entre le Comité de revision et le Conseil d'administration*

Le Conseil d'administration sera tenu à fournir au Comité de revision sans délai tous les ren-

(12) *Statuts de la Société*, déjà cités, § 28.

seignements et explications demandés par celui-ci. Les devis pour la construction, les perfectionnements et l'exploitation de la ligne, seront examinés par le Comité de revision de concert avec le Conseil d'administration, en conseils réunis, et toutes les questions y seront décidées à la majorité des voix des personnes présentes. Après quoi, les devis approuvés à ces réunions, concernant la construction et l'exploitation du chemin de fer, seront soumis par le Conseil d'administration à l'approbation du ministre russe des Finances.

Les rapports sur la construction et l'exploitation de la ligne seront examinés par le Comité de revision seul, qui fera à leur égard les observations nécessaires et prendra des décisions à la simple majorité des voix. En soumettant ses rapports à l'assemblée générale des actionnaires, le Conseil d'administration présentera en même temps les observations faites par le Comité de revision et les explications du Conseil qui en résulteront. Après que l'assemblée générale aura examiné les observations du Comité de revision et aura pris des décisions à leur sujet, le Comité de revision fera enregistrer les décisions correspondantes de l'assemblée générale dans les rapports et les livres du Conseil d'administration qui auront été vérifiés par le Comité.

Pour leur travail de vérification des rapports et des devis, les membres du Comité de revision recevront une rémunération qui sera fixée par l'assemblée générale des actionnaires.

§ 12. — Les questions devant être soumises pour confirmation au ministre russe des Finances

En considération de la garantie des bénéfices nets de la Société du Chemin de fer Chinois de l'Est, qu'a assumée le Gouvernement russe, et, par conséquent, de son droit de surveiller la construction et l'exploitation du chemin de fer, les décisions sur les questions suivantes seront soumises pour confirmation au ministre russe des Finances (13) :

1° L'élection du vice-président;

2° La nomination et la destitution de l'ingénieur en chef de la construction du chemin de fer et du directeur de l'exploitation, ainsi que des chefs de services du chemin de fer et des ingénieurs;

3° L'élection des membres du Comité de revision;

4° La direction de la ligne du chemin de fer;

5° Les conditions techniques de la construction du chemin de fer et les plans techniques et devis suivants concernant la construction que l'ingénieur en chef ne sera pas autorisé à approuver; un plan complet de la direction de la ligne, les devis généraux pour sa construction et les devis pour son exploitation, les limites des droits, devoirs et de la sphère de compétence de l'ingénieur en chef, du directeur du chemin de fer et des agents supérieurs pour la construction et pour l'exploitation du chemin de fer, ainsi que le règlement intérieur dans tous les services de l'Administration à l'égard aussi bien de la construction que de l'exploitation de la ligne;

(13) *Statuts de la Société*, déjà cités, § 27.

6° Les méthodes de constitution des caisses de retraites, de secours et autres, à l'exception de celles qu'on a citées au paragraphe 14 concernant le capital de réserve.

CHAPITRE II

LES DROITS DE LA SOCIETE

§ 1. — Les privilèges de douane

Les privilèges de douane se divisent en deux groupes : les privilèges accordés par le Gouvernement chinois et les autres par le Gouvernement russe (1).

1. *Les privilèges accordés par le Gouvernement chinois*

Pendant la durée de quatre-vingts ans de la concession, les privilèges suivants, accordés au chemin de fer par le Gouvernement chinois, resteront en vigueur :

1° Les bagages des voyageurs, ainsi que les marchandises expédiées en transit d'une station russe à l'autre ne seront pas soumis aux droits de douane; ils seront également exempts de tout impôt et droit intérieur;

(1) *Statuts de la Société*, déjà cités, §§ 3 (*in fine*), 4.

2° Les tarifs pour le transport des voyageurs et des marchandises, pour les télégrammes, etc., seront exempts de tout impôt et droit (2);

3° Les marchandises importées de Russie en Chine par ce chemin de fer, de même que les marchandises exportées de Chine en Russie par la même route, paieront, respectivement, le droit d'importation ou d'exportation de la douane maritime chinoise, diminué d'un tiers;

4° Si des marchandises sont transportées dans l'intérieur, elles paieront de plus le droit de transit, égal à la moitié du droit d'importation perçu, ce qui les affranchira de toute charge supplémentaire. Les marchandises qui n'auront pas payé le droit de transit seront passibles de tous les droits de barrière et de *likin* imposés dans l'intérieur;

5° Tous les objets et matériaux nécessaires pour la construction, exploitation et réparation de la ligne, seront exempts de tout impôt et droit de douane et de tout impôt et droit intérieur (3).

2. *Les privilèges accordés par le Gouvernement russe*

A l'égard des lieux d'acquisition des matériaux pour les besoins de la ligne, la Société ne sera tenue

(2) Il est, en outre, stipulé, à l'article 6 (*in fine*) du *contrat du 27 août-8 septembre* 1896, que « les revenus de la Société, toutes ses recettes et les tarifs pour le transport des voyageurs et des marchandises, télégrammes, etc., seront exempts de tout impôt et droit. Exception est faite pour les mines, pour lesquelles il y aura un arrangement spécial. »

(3) Ce privilège est stipulé à l'article 7 du *contrat du 27 août-8 septembre* 1896.

à aucune restriction. Si les matériaux sont acquis au delà des frontières de la Russie, ils seront, en traversant les territoires russes, exempts de tout droit de douane russe.

§ 2. — Les concessions

Conformément à l'article 6 du contrat du 27 août-8 septembre 1896, la Société a conclu plusieurs contrats et accords privés relatifs à l'expropriation des terrains, la procédure et les conditions à suivre pour obtenir l'exploitation de forêts et de mines de charbon, le droit de navigation, etc. (4).

1. *L'expropriation des terrains*

En vertu du contrat de base de 1896 et de l'accord complémentaire de 1907, des terrains seront assignés au chemin de fer. Les autorités chinoises seront chargées d'établir les taux des prix pour les différentes catégories de terrains, et de publier ceux-ci à titre d'information générale; en conséquence l'expropriation des terrains présentera un caractère qui évitera toute discussion.

Les cessions de parcelles de terrain seront confirmées par actes de cession des autorités chinoises. Un total de 285.639 acres a ainsi été transféré, dont 28.570 pour la Ville de Kharbine.

(4) *Contrat du 27 août-8 septembre* 1896, art. 6; — *Statuts de la Société*, déjà cités, § 2 ; — *Accords de* 1907, 1908, 1912; — *Traité d'Aïgoun de* 1858, art. 2.

2. *Les concessions forestières*

En 1907 et en 1908, deux accords intervinrent pour autoriser l'exploitation des régions forestières dans les provinces de Kirine et du Hei-long Kiang. L'accord relatif à la province du Hei-long Kiang fut conclu postérieurement à l'accord de 1912.

La plus grande partie de ces régions se trouve loin du chemin de fer; pour cette raison, leur exploitation sera très coûteuse. Mais les régions plus proches et commodes étaient déjà distribuées aux entreprises privées, lorsque les négociations, extrêmement longues, concernant ces accords, furent terminées.

3. *Les concessions de mines de charbon*

Conformément aux accords de 1907, l'Administration du chemin de fer a le droit d'exploiter des mines de charbon dans des régions déterminées des provinces. Les endroits actuels et les méthodes d'exploitation à suivre seront fixés par l'Administration du chemin de fer elle-même. La seule limitation au choix de l'endroit est la stipulation fixant la distance à l'intérieur de laquelle des puits pourront être accordés aux communautés et cimetières chinois.

En outre, le chemin de fer est autorisé à rechercher et à exploiter des couches de charbon dans la région englobant une distance de 30 *li* (environ 10 milles anglais) des deux côtés de la ligne du chemin de fer. Ce privilège, cependant, n'est pas exclusif, car il a été aussi accordé aux Chinois avec

cette restriction seulement que de nouvelles mines ne puissent pas gêner les mines déjà commencées par l'Administration du chemin de fer. Pour l'extraction de chaque mille fours de charbon, la Société du Chemin de fer Chinois de l'Est doit payer 0,12 taëls. Le chemin de fer doit annuellement payer, en plus, 17,64 taëls pour chaque puits qui est en exploitation.

4. *La liberté de navigation*

D'après le traité d'Aïgoun signé en 1858 par Yi-chan du côté chinois et Mouravief du côté russe (5), la navigation de l'Amour, du Soungari et de l'Oussouri était permise, mais seulement aux bâtiments chinois ou russes; elle était interdite aux embarcations d'une autre nationalité. Les navires appartenant au Chemin de fer Chinois de l'Est avaient obtenu ce droit par contrat, et ils en avaient joui pendant 25 ans, jusqu'au printemps de 1924, lorsque les autorités chinoises refusèrent tout d'un coup le droit de navigation aux bâtiments russes proprement dits et à la flotte du Chemin de fer Chinois de l'Est. L'Administration du chemin de fer éleva d'ailleurs des protestations contre cette prohibition inattendue.

§ 3. — La fixation des tarifs

Les tarifs pour le transport des voyageurs et des marchandises, ainsi que le tarif supplémentaire de

(5) Hoo Chi-Tsai, *Les Bases conventionnelles*, etc., déjà cité, p. 159 et suivantes.

transport (6), seront fixés, dans les limites indiquées au paragraphe 3, par la Société elle-même.

§ 4. — L'administration civile

Tout au commencement de la construction du chemin de fer il était nécessaire de prendre, sur les points formant la zone de la concession où les populations russes et chinoises augmentaient rapidement, les mesures les plus élémentaires pour maintenir l'ordre et la sécurité, dont le contrôle, en vertu du paragraphe 8 des statuts de la Société, revenait à la Société du Chemin de fer Chinois de l'Est.

En conséquence, aux termes de ce paragraphe, il fut décidé de confier le maintien de l'ordre, le long du chemin de fer et sur les terrains donnés en concession au chemin de fer et à ses dépendances, aux agents de police nommés par la Société. La Société, dans ce but, a le pouvoir de dresser et d'établir des règlements de police.

Ce pouvoir résulte d'ailleurs directement de l'article 6 du contrat de 1896 relatif à la construction et l'exploitation du Chemin de fer Chinois de l'Est, dont le texte français est le suivant : « La Société aura le droit absolu et exclusif d'administration de ses terrains », stipulation d'une grande importance, car la Russie en se basant là-dessus, a cherché plus tard à justifier son contrôle non seule-

(6) *Statuts de la Société*, déjà cités, § 66; — voir aussi l'article 11 du *contrat de* 1896 : « ainsi que pour le chargement et le déchargement des marchandises. »...

ment sur les affaires proprement dites du chemin de fer, mais aussi sur toutes les personnes qui pourraient se trouver ou vivre sur ces terrains (7). Cette interprétation russe du mot français « administration » a engendré des divergences d'opinions considérables non seulement entre la Chine et la Russie, mais aussi entre la Russie et le Japon et les autres puissances bénéficiaires de traités (8).

Le droit de la Société d'exercer des pouvoirs administratifs est, en outre, fixé par des accords spéciaux. Les personnes qui louent des terrains sur le territoire du chemin de fer s'obligent à se soumettre à tous les règlements de police, de construction, d'hygiène publique, de commerce et autres, élaborés par l'Administration du chemin de fer.

En attendant, jusqu'à ce que des règlements généraux soient établis pour organiser l'administration de la zone de la concession, il fut décidé que les fonctions administratives les plus simples, et aussi, pour une partie, les fonctions judiciaires, seraient confiées aux officiers du corps de garde du chemin de fer.

§ 5. — L'administration de la justice

La question de la procédure à suivre pour les affaires de justice dans la zone de la concession était déjà soulevée à l'époque où le projet concernant les statuts de la Société du Chemin de fer Chinois de

(7) Westel W. Willoughby, *Foreign Rights and Interests in China*, p. 298, Baltimore, 1920.
(8) *idem*, p. 294.

l'Est était vivement discuté. Cette question, pourtant, n'avait pas trouvé alors une solution définitive, mais elle a été prévue au paragraphe 7 des statuts de la Société du 16 décembre 1896, suivant lequel « les infractions, notamment crimes, délits, les procès, etc., sur le territoire du Chemin de fer Chinois de l'Est, devront être réglés par les autorités locales, chinoises et russes, sur la base des traités existants » (9).

Les résolutions relatives à la situation juridique des Russes en Chine sont contenues dans les traités suivants : le traité de Kouldja du 25 juillet-6 août 1851, les traités d'Aïgoun et de Tientsin du 16-28 mai et du 1-13 juin 1858, le traité de Péking du 2-14 novembre 1860, et l'accord de Saint-Pétersbourg du 12-24 février 1881. D'une manière générale, toutes ces résolutions avaient pour but d'accorder aux Russes en Chine des droits d'extraterritorialité, c'est-à-dire, le droit d'être jugés par leurs propres consuls pour les délits ou crimes commis par eux. Les cas concernant la propriété, aussi bien que les procès, devaient être aussi, conformément à ces traités, jugés par des consuls russes, mais assistés par les autorités chinoises.

Par un décret impérial du 20 juillet 1901, la juridiction des tribunaux russes réguliers de l'Em-

(9) Il est aussi stipulé à ce paragraphe que les différentes questions résultant du transport des voyageurs et des marchandises seront définies dans les règlements dressés et établis par la Société avant l'ouverture du trafic du chemin de fer, conformément à ceux déjà en vigueur sur les chemins de fer russes. A ce sujet, voir aussi l'article 5, dernier alinéa, du *Contrat de* 1896.

pire fut étendue au territoire du Chemin de fer Chinois de l'Est. En même temps, la Russie avait introduit des justices de paix dans la zone de la concession. Dans la suite, par décret impérial du 10 avril 1904, la zone de la concession fut subordonnée au tribunal d'arrondissement, dont le siège se trouvait à Kharbine.

D'ailleurs, conformément au décret de 1901, l'autorité des institutions judiciaires russes ne s'étendait en matière criminelle que dans les cas où les défendeurs étaient des sujets russes, tandis qu'en matière civile elle comportait les cas où les deux parties, le demandeur aussi bien que le défendeur, étaient des sujets russes.

C'était sous cette forme que l'administration de la justice avait fonctionné dans la zone de la concession jusqu'au 1er octobre 1920, lorsque, par le décret du Président de la République chinoise du 23 septembre 1920 concernant le changement apporté à la situation extraterritoriale des Russes, le tribunal de Kharbine fut fermé par les autorités locales chinoises; la cour mixte et les tribunaux consulaires avaient été fermés quelque peu auparavant. Depuis lors les Russes sont soumis à la juridiction des tribunaux chinois.

§ 6. — La garde du chemin de fer

Conformément à l'article 5 du contrat de 1896, précisé par le paragraphe 8 des statuts de la Société, pour assurer la sécurité du chemin de fer et des personnes à son service contre toute attaque, le

soin de veiller au maintien de la loi et du règlement des terrains donnés en concession au chemin de fer et à ses dépendances sera confié aux agents de police nommés par la Société, qui, dans ce but, dressera et établira des règlements de police.

Le traité de Portsmouth du 5 septembre 1905, conclu entre le Japon et la Russie, stipulait expressément que lesdits pays se réservaient le droit de maintenir des gardes pour la protection de leurs chemins de fer en Mandchourie. Le nombre de ces gardes ne serait pas de plus de 15 hommes par kilomètre.

Le soulèvement des Boxers eut pour conséquence une réorganisation radicale du corps de garde. Il s'appelait alors la Garde de la région de Zaamour, et il était incorporé dans le corps spécial des gardes-frontières qui se trouvaient sous le contrôle exclusif du ministère des Finances. Aussi, par cette réorganisation du corps de garde, la Russie prétendait n'avoir aucunement violé la stipulation de l'article 8 du contrat de 1896, portant interdiction aux troupes régulières russes de s'arrêter dans la zone de la concession (10).

Cependant, en 1918, des troupes chinoises s'introduisirent dans la zone de la concession. Le 15 mars 1920, ces troupes occupèrent le poste principal du corps de garde et y arborèrent le drapeau

(10) L'article 8 du *contrat de* 1896 porte notamment: « La Société veille, sous sa responsabilité, à ce que les troupes et le matériel de guerre russes, expédiés en transit par cette ligne, soient acheminés directement d'une gare russe à l'autre, sans s'arrêter en route, sous aucun prétexte, plus qu'il n'est strictement nécessaire. »

chinois. La garde fut forcée de rendre ses armes aux autorités chinoises. Plus tard le corps de garde fut démobilisé, et la garde de la concession revint aux troupes chinoises.

§ 7. — L'autonomie

A proximité de la gare de Kharbine, centre administratif du Chemin de fer Chinois de l'Est, un village se créa, qui devint, au point de vue commercial et industriel, de plus en plus important. et des colonies plus ou moins considérables se créèrent ainsi autour des gares du chemin de fer.

Le gouvernement de ces colonies dépendait, au début, directement de l'Administration du chemin de fer (11). Cependant, pour discuter les questions concernant l'économie et le bien-être de la ville, l'Administration demanda la participation de la population. En 1903, il fut organisé à Kharbine, par rapport à l'Administration du chemin de fer, un conseil spécial sur les questions de bien-être de la ville, conseil dans lequel les habitants de la ville étaient représentés. On peut considérer cet organisme comme l'ancêtre du futur Conseil municipal de Kharbine.

Sur la suggestion du ministre des Finances, on établit à Kharbine, peu après la guerre russo-japonaise, en 1905, une commission spéciale, pour examiner la possibilité de donner à la ville de Kharbine un gouvernement autonome. Après de nom-

(11) Suivant l'article 6 du *Contrat de* 1896 « la Société aura le droit absolu et exclusif d'administration de ses terrains. »

breuses conférences à Kharbine avec des représentants de la population locale, et aux commissions gouvernementales à Saint-Pétersbourg, il fut élaboré et confirmé en 1907 un projet de statuts et règlements concernant l'administration publique.

Dans la ville de Kharbine un gouvernement municipal commença à fonctionner en février 1908. Au cours de la même année de semblables administrations se créèrent dans la plupart des colonies situées dans la zone du chemin de fer. Les autonomies accordées ne comprenaient pas, pourtant, les fonctions politiques et administratives, et leur introduction dans la zone de la concession rencontrait de sérieuses objections de la part des Chinois aussi bien que des autres populations non-russes.

Afin d'apporter un changement à cette situation extrêmement indésirable pour les jeunes gouvernements autonomes, le directeur général du chemin de fer, le 17 avril 1909, signa un accord avec les autorités chinoises, accord dont le point principal était que tous les comptes rendus et résolutions des conseils publics seraient soumis pour confirmation non seulement au directeur général du chemin de fer, mais aussi aux autorités locales chinoises.

Les membres du Conseil municipal comprenaient des représentants des autorités chinoises et de la Chambre de commerce chinoise.

Le dissentiment avec les étrangers non-russes fut apaisé par la conclusion d'un accord municipal spécial entre la Russie et la Grande-Bretagne, le 17-30 avril 1914; à cet accord adhérèrent aussi les Gouvernements de la France, des Pays-Bas, de la

Belgique, de l'Espagne, du Japon, du Danemark et de l'Italie.

Cet accord donnait aux étrangers le droit de représentation dans le Conseil municipal.

En 1920, lorsque l'administration de la zone de la concession tomba sous l'autorité des Chinois, il fut établi un « Bureau pour les Affaires municipales dans la zone spéciale des Provinces de l'Est », c'est-à-dire dans la zone de la concession du Chemin de fer Chinois de l'Est.

CHAPITRE III

LES OBLIGATIONS DE LA SOCIETE

§ 1. — Les obligations envers le Gouvernement russe

En reconnaissance de ce que l'entreprise du Chemin de fer Chinois de l'Est ne serait réalisée que grâce à la garantie donnée par le Gouvernement russe à l'égard du revenu de la ligne, aussi bien pour couvrir les frais d'exploitation que pour effectuer les paiements des obligations, conformément aux stipulations des paragraphes 11 et 16 des statuts, la Société, de son côté, s'engageait vis-à-vis du Gouvernement russe, pendant toute la durée de la concession, à remplir les obligations suivantes (1) :

1° Le Chemin de fer Chinois de l'Est, avec toutes ses dépendances et matériel roulant, doit toujours être maintenu dans un état parfait afin de satisfaire tous les besoins du service de la ligne, au point de vue de la sécurité, du confort et du transport continu des voyageurs et des marchandises;

2° Le trafic sur le Chemin de fer Chinois de

(1) *Statuts de la Société*, déjà cités, § 3.

l'Est doit être maintenu conformément à l'état du trafic sur les chemins de fer russes qui relient ladite ligne;

3° Les trains de toute sorte (2) faisant le service entre les lignes russes de la Transbaïkalie et de l'Oussouri seront reçus par le Chemin de fer Chinois de l'Est, et réexpédiés immédiatement au grand complet à leur destination;

4° Tous les trains directs, soit de voyageurs, soit de marchandises, seront expédiés par le Chemin de fer Chinois de l'Est à une vitesse au moins égale à celle qui sera adoptée sur le réseau sibérien.

5° Le Chemin de fer Chinois de l'Est est tenu de construire et d'entretenir un télégraphe le long de toute la ligne, de le mettre en communication avec le fil télégraphique des chemins de fer adjacents russes et de recevoir et d'expédier sans délai les télégrammes directs envoyés d'une station-frontière de la ligne à l'autre, ainsi que les télégrammes envoyés de Russie en Chine, et réciproquement;

6° Si, avec le développement du trafic sur le Chemin de fer Chinois de l'Est, l'organisation technique de celui-ci se trouve insuffisante pour satisfaire les besoins d'un trafic régulier et continu des voyageurs et des marchandises, le Chemin de fer Chinois de l'Est adoptera immédiatement, au reçu d'un avis de la part des chemins de fer russes d'augmenter sa capacité à un degré correspondant, les mesures nécessaires à développer davantage son or-

(2) Voir aussi l'article 8 du *Contrat de* 1896, déjà cité, en ce qui concerne l'expédition des troupes et du matériel de guerre russes.

ganisation technique et le trafic sur ses voies. S'il y a une divergence d'opinion entre lesdits chemins de fer, le Chemin de fer Chinois de l'Est se soumettra à la décision du ministre russe des Finances. Si les moyens à la disposition du Chemin de fer Chinois de l'Est se trouvent insuffisants pour exécuter les travaux nécessaires à son développement, le Conseil d'administration du chemin de fer pourra toujours s'adresser au ministre russe des Finances en vue de l'assistance pécuniaire de la part du Gouvernement russe;

7° Pour tout transport en transit des voyageurs et des marchandises, ainsi que pour la transmission des télégrammes, il sera établi, par un accord de la Société avec le Gouvernement russe, pour toute la durée de la concession (paragraphe 2), des tarifs maximums qui ne pourront être augmentés sans le consentement du Gouvernement russe pendant toute la durée susmentionnée. Dans ces limites les tarifs de communication directe, tant pour le transport par chemin de fer que pour les télégrammes, seront fixés par le Conseil d'administration de la Société d'un commun accord avec le ministre russe des Finances;

8° La poste aux lettres et les colis postaux russes, ainsi que les lettres officielles qui les accompagnent, seront gratuitement expédiés par le Chemin de fer Chinois de l'Est; la Société, dans ce but, mettra à part dans chaque train de voyageurs ordinaire un wagon de trois « sajens » (= 21 pieds) de longueur. L'administration des postes russe pourra, en outre, si elle le juge nécessaire, placer sur la ligne des wagons-poste, construits par elle à ses

propres frais; et la réparation, l'entretien (à l'exception de la garniture intérieure), aussi bien que le service de ces wagons avec les trains, seront gratuits et aux frais du chemin de fer.

Les engagements précités, qui formaient, comme il a déjà été dit, la contre-partie de la garantie due par le Gouvernement russe, ainsi que la réalisation consécutive de l'entreprise du Chemin de fer Chinois de l'Est, seront obligatoires pour le chemin de fer jusqu'à ce que celui-ci, après l'expiration du terme de quatre-vingts ans de la concession, devienne gratuitement la propriété du Gouvernement chinois comme il est stipulé au paragraphe 29. Le rachat de la ligne avant le terme susdit, conformément au paragraphe 30 des statuts, ne devra diminuer en aucune façon l'effet des engagements spécifiés plus haut, et ceux-ci, ensemble avec le chemin de fer, seront transférés à leur nouveau propriétaire.

§ 2. — Les obligations envers le Gouvernement chinois

On trouve dans le contrat de base de 1896 (3), à l'égard du Gouvernement chinois des devoirs qu'on peut classer en quatre groupes :

1° La Société veille, sous sa responsabilité, à ce que les troupes et le matériel de guerre russes, expédiés en transit par cette ligne, soient acheminés directement d'une gare russe à l'autre, sans s'ar-

(3) *Contrat du 27 août-8 septembre* 1896, art. 8, 9, 10, 11.

rêter en route, sous aucun prétexte, plus qu'il n'est strictement nécessaire;

2° Les voyageurs, qui ne sont pas des sujets chinois, doivent, s'ils veulent quitter le territoire du chemin de fer, être munis de passeports chinois. La Société est responsable de l'obligation pour les voyageurs, qui ne sont pas des sujets chinois, de ne pas quitter le territoire du chemin de fer, s'ils n'ont pas de passeports chinois;

3° La Société est tenue d'acheminer les marchandises (4), à l'exception des bagages des voyageurs, dans des wagons spéciaux, qui, arrivant à la frontière chinoise, seront scellés par le bureau de la douane chinoise et ne pourront quitter le territoire chinois qu'après la vérification par le bureau de douane de sortie, que les cachets sont intacts; s'il est prouvé que ces wagons ont été ouverts en cours de route sans autorisation, les marchandises seront confisquées;

4° La Société est obligée de transporter gratuitement la poste aux lettres officielle chinoise et, à demi-tarif, les troupes chinoises de terre et de mer, ainsi que le matériel de guerre chinois.

(4) Expédiées en transit d'une station russe à l'autre.

CHAPITRE IV

LES DEBUTS DE LA SOCIETE

§ 1. — La nomination du premier Conseil d'administration et de l'ingénieur en chef chargé de la construction

Ainsi la Société du Chemin de fer Chinois de l'Est était dûment constituée, et la première réunion du Conseil d'administration, composé de MM. Kerbedz, Romanof, Rothstein, Zeigler, von Shaffhausen, prince Oukhtomsky et Pokotilof, eut lieu le 27 décembre 1896. Dans la suite ont aussi fait partie du Conseil d'administration : MM. Hodorovsky, Sollogoub, Ivanof, Iossa et Putilof. Le Gouvernement chinois, le 11 janvier 1897, nomma M. Shu Kingchen, ministre de Chine à Saint-Pétersbourg et signataire du contrat du 27 août-8 septembre 1896, premier président de la Société du Chemin de fer Chinois de l'Est, tandis que l'ingénieur A. I. Jugovitch fut désigné par le Conseil d'administration — et confirmé par le Gouvernement russe — comme ingénieur en chef pour la construction du chemin de fer.

§ 2. — La construction de la ligne

Les recherches commencèrent en août 1897, date du début officiel de la construction, et la ville de Kharbine fut fondée le 28 mai 1898 (1).

En 1900, les travaux furent interrompus pendant quelques mois à cause du mouvement des Boxers. A la suite de ce mouvement, le premier président de la Société du Chemin de fer Chinois de l'Est, M. Shu King-chen (Hsu Ching-ch'eng), fut condamné à mort et exécuté, le 20 juillet 1900, pour avoir osé protester contre l'attitude du Gouvernement chinois à l'égard de la rébellion. Mais, dès l'automne de 1900, le Chemin de fer Chinois de l'Est fut libéré des Boxers.

L'exploitation temporaire du chemin de fer commença en 1902, mais son exploitation permanente ne date que du 1er juillet 1903.

La longueur primitive du Chemin de fer Chinois de l'Est était fixée à 927,4 milles pour la ligne de Manchouli à Pogranitchnaya (Suifenho) et à 607,4 milles pour celle de Kharbine à Port-Arthur. Depuis la cession, en vertu de l'article 6 du traité de paix, signé à Portsmouth le 23 août-5 septembre 1905, du tronçon sud entre Changchoun et Port-Arthur et de tous ses embranchements, qui furent abandonnés au Japon, la longueur totale des lignes principales du Chemin de fer Chinois de l'Est atteint 1.078,93 milles, tandis que celle des embranchements est d'environ 755 milles.

(1) *The Chinese Eastern Railway*, déjà cité, p. 4.

L'ensemble des frais de construction du chemin de fer a atteint 223.332.502 dollars-or, y compris les frais de construction de la ligne du Sud de la Mandchourie à Daïren, lesquels se sont élevés à 40.507.732 dollars, et les frais et dépenses causés par la rébellion des Boxers, qui se sont montés à 35.872.939 dollars.

D'autre part, pour des travaux qui étaient encore à compléter, les devis nécessitèrent une dépense de 28.784.627 dollars-or (2). L'ingénieur Wentzel fut élu vice-président de la Société et il occupa cette fonction jusqu'en 1918. La direction du chemin de fer fut en même temps confiée au colonel, et depuis lieutenant-général, D. L. Horvath, ingénieur de chemin de fer militaire qui s'était distingué à propos des chemins de fer en Turkestan russe.

Relevant directement du ministère russe des Finances, qui complétait annuellement ses exigences budgétaires, l'exploitation du Chemin de fer Chinois de l'Est était appelée non à rémunérer un capital, mais à pourvoir dans la plus large mesure possible aux besoins du vaste programme d'expansion politique et économique que la Russie s'était tracé en Extrême-Orient.

Ce fut ainsi qu'à côté de sa direction technique se trouvait tout l'état-major constitutif du gouvernement d'une véritable colonie : un service des terrains avec sa direction des municipalités; un service de l'enseignement avec ses écoles, ses orpheli-

(2) *North Manchuria and the Chinese Eastern Railway*, p. 37, Harbin, 1924.

nats, ses colonies de vacances; un service sanitaire et hygiénique avec ses hôpitaux, son institut Pasteur, ses dispensaires, ses stations climatiques, un corps d'occupation; un service judiciaire; un service commercial subdivisé en service de la navigation, en service agricole et forestier avec laboratoires de recherches et d'essais, en service des mines, en service météorologique; un service de port (Egersheld), avec sa station maritime et les installations les plus modernes (3).

Puissant moyen de pénétration entre les mains de la Russie jusqu'à la Grande Guerre de 1914, institution sevrée de la métropole et objet de multiples compétitions au cours des révolutions qui suivirent la guerre, le Chemin de fer Chinois de l'Est est devenu, depuis le 2 octobre 1920, une entreprise commerciale particulière de transports, privée de tous ses anciens droits politiques et administratifs, sous une direction russo-chinoise. En outre, le traité sino-russe de Péking du 31 mai 1924 a prévu une réorganisation du Conseil d'administration, qui, depuis le 3 octobre 1924, est composé de délégués de la Chine et de représentants de l'Union des Républiques soviétiques socialistes.

(3) *Le Chemin de fer de l'Est Chinois*, p. 1-2, Imprimerie Na Che Pao, Pékin, 1923.

TROISIEME PARTIE

FONCTIONNEMENT

TROISIEME PARTIE

FONCTIONNEMENT

INTRODUCTION

Après avoir étudié l'organisation du Chemin de fer Chinois de l'Est, nous analyserons maintenant les différents facteurs qui font partie de son fonctionnement. Nous passerons donc en revue les diverses formes d'activité économique, dans la Mandchourie du Nord, qui sont de loin ou de près en relations avec l'exploitation du chemin de fer. Mais d'abord nous estimons indispensable un exposé sommaire de l'état technique du chemin de fer.

Nous ne négligerons pas, en passant, de jeter un coup d'œil rapide sur les efforts déployés par l'Administration du Chemin de fer Chinois de l'Est pour arriver, même à travers les années difficiles, à l'exécution des travaux qui contribueront au développement de la vie économique du pays.

En ce qui concerne les statistiques nécessaires à l'étude de ce sujet, nous les avons largement puisées dans une excellente publication du Bureau économique du Chemin de fer Chinois de l'Est rééditée à Kharbine en 1924 sous le titre de : *North Manchuria and the Chinese Eastern Railway*, dont quel-

ques chiffres vont jusqu'à la première moitié de 1924.

La troisième partie de notre étude comprendra deux chapitres, à savoir :

CHAPITRE I. — *LES FACTEURS TECHNIQUES.*

CHAPITRE II. — *LES FACTEURS ECONOMIQUES.*

CHAPITRE PREMIER

LES FACTEURS TECHNIQUES

§ 1. — Les terrains

La superficie des terrains appartenant au Chemin de fer Chinois de l'Est est comparativement petite par rapport à l'étendue totale du pays. Elle mesure environ 3oo milliers d'acres, c'est-à-dire 1,5o % du territoire de la Mandchourie.

Le chemin de fer, cependant, a créé un nombre important de villes et de colonies sur ses concessions, et a ainsi contribué au développement du pays.

Les terrains du chemin de fer sont utilisés pour différents buts : une partie est couverte par les voies du chemin de fer, les voies de garage, les entrepôts, les maisons d'habitation et les bureaux; une autre partie est donnée à bail à long et à court terme.

Voici la distribution des terrains appartenant au Chemin de fer Chinois de l'Est :

TERRAINS APPARTENANT AU C.F.C.E., p. 414 (1)

		ACRES
1. Terrains occupés par les constructions du Chemin de fer Chinois de l'Est et les établissements administratifs		60.579,64
2. Terrains transférés aux Administrations municipales		296,97
3. Terrains donnés à bail à long terme :		
A Kharbine :		
a) maisons et lots	1.008,70	
b) outillages et usines	266,06	
Sur la ligne :		
a) maisons et lots	468,59	
b) outillages et usines	58,82	
Total des baux à long terme		1.802,17
4. Terrains donnés à bail à court terme :		
A Kharbine :		
a) maisons et lots	156,02	
b) entreprises commerciales et industrielles	135,82	
c) entreprises agricoles et de ferme	4.783,41	
Sur la ligne :		
a) maisons et lots	3.517,19	
b) entreprises commerciales et industrielles	251,13	
c) entreprises agricoles et de ferme	29.899,61	
Total des baux à court terme		37.723 18
5. Terrains incultes		76.959,57
TOTAL		177.361,53

(1) Pour éviter des répétitions fréquentes, nous nous croyons permis de n'indiquer que les pages du *North Manchuria and the Chinese Eastern Railway*, publication à laquelle nous empruntons les chiffres servant à illustrer notre sujet.

Le restant, c'est-à-dire environ 100 milliers d'acres, est couvert par les voies du chemin de fer.

Le Chemin de fer Chinois de l'Est ne s'était pas borné uniquement à donner à bail les terrains, mais il avait aussi pavé des routes, construit des aqueducs, des halles, des écoles et des églises; il procurait de l'électricité, et organisait des municipalités. Tous ces travaux servaient utilement la région et le chemin de fer.

La nouvelle Administration avait dépensé environ 500.000 dollars-or par an pour le bien-être des colonies; elle avait fait paver dans ces dernières années 450 milliers de pieds carrés de la route publique.

§ 2. — Les voies et les constructions

La longueur totale de la ligne principale du Chemin de fer Chinois de l'Est comprend 1.078,93 milles, répartis de la manière suivante :

LONGUEUR TOTALE DE LA LIGNE PRINCIPALE
DU C. F. C. E., p. 434

Ligne de l'Ouest	584,13 milles
Ligne de l'Est	343,12 »
Ligne du Sud	149,02 »
Ligne d'embranchement de Kharbine-Centrale à Kharbine-Pristan	2,66 »
Total	1.078,93 milles

La longueur totale de toutes les voies, y compris les voies de garage, serait de 1.854,1 milles, si celles-ci étaient converties en une seule ligne.

La largeur de la voie est la même que celle des chemins de fer russes, c'est-à-dire 5 pieds russes ou environ 4 pieds et 2 1/2 pouces chinois.

Les rails pesant 21,6 livres par pied de course, longs de 28 et 35 pieds, étaient au début employés sur la ligne principale. Depuis 1912, ils ont été, cependant, graduellement remplacés par des rails de type plus lourd pesant 22,42 livres, et longs de 35 pieds.

Le poids normal des attaches pèse 19,3 tonnes pour les rails du second type et 9,2 tonnes pour ceux du premier.

Les rails de type plus léger — 16,2 livres par pied de course — sont employés pour les voies de garage.

Le profil longitudinal et le plan de la ligne sont caractérisés par les particularités suivantes :

1° Un rayon de 1.750 pieds est admis pour les parties unies de la ligne où il correspond à un degré qui ne s'élève pas au-dessus de 0,75 %. Aux endroits particulièrement difficiles, le rayon comprend 1.050 pieds sur les parties unies avec un degré qui ne dépasse pas 0,65 %. En général, la somme des degrés de courbes actuelles et équivalentes sur des parties unies n'excède pas 0,9 %.

2° Sur les parties montagneuses (Irekte-Buhedu, Shitowhotze-Hengtowhotze, Motaoshih-Mulin, Makiaoho-Silinho) la limite du rayon minimum est de 1.050 pieds, donc correspondant à un degré qui ne s'élève pas au-dessus de 1,3 %; il y a aussi des rayons de 840 pieds avec une réduction correspondante des degrés des courbes respectives.

Des degrés plus accentués que 0,2 % avec une

élévation constante et se suivant sans interruption l'un après l'autre, représentent, du point le plus bas au point le plus élevé, une différence de niveau, qui ne dépasse pas 175 pieds sur les parties unies et 280 pieds sur les parties montagneuses de la ligne.

Au cours des années dernières, on a travaillé pour la réduction du profil sur des parties particulièrement difficiles de la ligne.

Le chemin de fer emploie exclusivement des traverses de bois, au moins de 2.250 tirants par mille sur la ligne principale et de 1.950 pour les voies de garage.

Suivant les statistiques, on doit remplacer annuellement de 1/10 à 1/4 de la totalité des traverses sur la ligne principale.

On avait, jusqu'en 1918, remplacé toutes les traverses, mais, dans la suite, c'est seulement chaque seconde traverse qui a été remplacée sur des parties qui demandaient ordinairement un remplacement total.

En 1921, le chemin de fer avait introduit le système de remplacement par sélection des traverses, de sorte que le nombre de traverses à remplacer correspond à la condition actuelle des traverses sur la voie.

L'expérience de ces trois années 1918-1921 a prouvé que l'état de la voie reste excellent sous le nouveau système de remplacement, ce qui a diminué de beaucoup les frais d'entretien du chemin de fer. Que la méthode du remplacement individuel des traverses soit satisfaisante, cela est démontré par le fait que, malgré l'augmentation actuelle et sen-

sible des trains, le nombre des accidents dus au défaut de la voie ne s'est pas accru; tout au contraire, il a même diminué.

L'épaisseur de la couche de ballast sous le rail est de 1,54 pieds sur la ligne principale et de 1,4 pieds sur les voies de garage, avec une largeur de 10,15 pieds au sommet. A présent, il y a 811,3 milles de la ligne qui sont complètement ou en partie couverts de cailloux.

Le chemin de fer passe par 4 tunnels avec une longueur totale de 2,5 milles. Le tunnel le plus long, le tunnel des Hingan, a une longueur de 2 milles.

Le nombre total des ponts sur la ligne est de 624.

Le Chemin de fer Chinois de l'Est est en possession de beaucoup de constructions civiles, dont la superficie est de 8.139.929 pieds carrés, représentant plus de 7.000 pieds carrés sur un mille de la ligne principale.

Malgré son manque de capitaux, le chemin de fer a, au cours de ces dernières années, mis non seulement toutes choses en bon état, mais il a même construit de nouveaux bâtiments et il a commencé beaucoup de travaux de construction.

En 1922, en appliquant le système de M. Shéremetief, on a installé à la station de Pelinzeho un appareil combiné d'aiguille et de signal électro-mécanique.

En 1923, ce système a été introduit à Intendantsky Junction, l'une des stations de Kharbine, et il

§ 3. — Le matériel roulant et son utilisation

Le Chemin de fer Chinois de l'Est avait, le 1er janvier 1924, à sa disposition :

MATERIEL ROULANT DU C.F.C.E., p. 437

Locomotives	533
Voitures de voyageurs	739
Wagons de marchandises, wagons plates-formes ouverts, wagons glacières et wagons blindés	10.823

Les voitures américaines et les gondoles à 4 essieux ont été calculées comme égales à deux voitures traditionnelles russes. Pendant la période de la guerre mondiale et des guerres civiles en Russie, le matériel roulant avait été extrêmement endommagé. Il fallait de grands efforts pour le remettre entièrement en bon état. Les résultats obtenus à cet égard sont les suivants :

ETAT DU MATERIEL ROULANT DU C.F.C.E., p. 437

	Locomotives Le 1er Janvier		Voitures de voyageurs Le 1er Janvier		Wagons de marchandises Le 1er Janvier	
	1921	1924	1921	1924	1921	1924
	—	—	—	—	—	—
En service	256	181	178	252	9.667	7.208
En réserve et en bon état	97	280	57	206	—	4.348
En mauvais état	152	72	278	153	2.536	647
Pourcentages des unités en mauvais état du total	30,3	13,5	54,0	25,0	20,8	5,3

Grâce à l'instruction donnée aux machinistes de manier plus utilement leurs machines, aux mélanges les plus économiques de différentes sortes de combustibles et à l'introduction des accessoires de la dernière perfection, on avait réussi à réduire la consommation du combustible de la manière la plus avantageuse possible.

On peut juger les résultats d'après les statistiques montrant la consommation de combustible, en pieds cubes du bois de chauffage, par 1.000 tonnes-milles brutes :

CONSOMMATION DE COMBUSTIBLES, p. 438

1920	26,6	pieds	cubes
1921	21,1	»	»
1922	19,6	»	»
1923	16,2	»	»

Avant la guerre mondiale, en 1913, la consommation de combustible était exprimée par le coefficient de 20,4 représentant ainsi une différence de 4 avec celui de 1923.

En ce qui concerne les voitures de voyageurs et les wagons de marchandises, depuis 1921 et jusqu'à présent, presque tous les dégâts que la Grande Guerre de 1914-1918 et les guerres civiles en Russie leur avaient causés, ont été réparés, et leur fonctionnement a été organisé sur une base plus efficiente.

Dans ces dernières années le surplus de locomotives est devenu plus considérable, parce que, d'une part, leur nombre absolu a augmenté, et que, d'autre part, leur fonctionnement a été amélioré de telle fa-

çon qu'il est devenu possible de laisser refroidir rapidement un certain nombre de locomotives et de les mettre ainsi en réserve.

Ceci est démontré par les statistiques suivantes:

ETAT DES LOCOMOTIVES, p. 441

	TOTAL des locomotives	Nombre moyen de locomotives en service	En réserve et en bon état
1913....	491	205	192
1914....	493	224	176
1915....	491	274	113
1920....	505	266	22
1921....	536	229	95
1922....	536	186	209
1923....	536	139	308

En ce qui concerne l'utilisation de la force de traction des locomotives, on avait obtenu de bons résultats :

UTILISATION DES LOCOMOTIVES, p. 441

	Nombre moyen de locomotives en service	Total des marchandises transportées en grande et petite vitesse
1913	205	389,103 milliers de tonnes-milles
1920	266	304,916 » »
1923	139	577,404 » »

Une prime spéciale fut introduite en 1923 pour encourager les meilleurs ouvriers; elle est payée lorsque certains coefficients fixés des opérations de garage sont atteints.

Pendant ces dernières années le nombre moyen des wagons remorqués par heure par les locomotives a été le suivant :

WAGONS REMORQUÉS PAR HEURE, p. 442

1921	12,8 wagons
1922	13,8 wagons
1923	17,1 wagons

En ce qui concerne les voitures et les wagons, les chiffres ci-après montrent la proportion des voitures et des wagons en service à l'égard de leur total effectif :

POURCENTAGE DES VOITURES ET DES WAGONS EN SERVICE A L'EGARD DU TOTAL EFFECTIF, p. 442

	Voitures de voyageurs	Wagons de marchandises
1913	48,8	70,4
1914	52,8	68,0
1915	52,0	84,3
1920	39,4	75,9
1921	28,7	64,7
1922	36,2	51,3
1923	37,5	42,7

Du fait qu'au cours de ces dernières années le nombre total des voitures de voyageurs et des wagons de marchandises n'a pas pratiquement changé, la diminution du pourcentage des unités en service doit être attribuée principalement à la meilleure utilisation du matériel roulant.

Le chargement moyen par essieu d'un wagon chargé et le même chargement par essieu des wagons chargés et vides étaient les suivants :

CHARGEMENT MOYEN PAR ESSIEU, p. 443

	A l'égard des wagons chargés	A l'égard des wagons chargés et vides
	(en tonnes)	
1913	5,2	3,6
1914	4,5	3,1
1915	5,9	4,1
1920	6,0	4,0
1921	6,7	4,1
1922	6,6	4,5
1923	7,5	4,8
1924	7,8	4,9

Cette augmentation dans le chargement moyen a été obtenue par un grand nombre de mesures.

En particulier, les wagons et les wagons plates-formes avec une capacité de chargement au-dessous de 16,1 tonnes étaient inscrits sur la liste de réserve et ne circulaient pas. Ensuite tout le matériel roulant a été distribué dans différentes directions de trafic, de façon à pouvoir utiliser le mieux possible sa capacité de chargement.

La course quotidienne d'un wagon en service et la vitesse commerciale de la course des trains étaient les suivantes, dans ces dernières années :

COURSE QUOTIDIENNE ET VITESSE COMMERCIALE D'UN WAGON DE MARCHANDISES EN SERVICE, p. 443

	Course quotidienne	Vitesse commerciale
1920	21 milles	8 milles
1921	26 »	9 »
1922	30 »	10 »
1923	42 »	11 »
1924 (5 mois)	47 »	11 »

Ainsi, grâce aux mesures prises et aux systèmes de contrôle et de statistiques, le Chemin de fer Chinois de l'Est a réussi à obtenir de meilleurs résultats que pendant les années d'avant-guerre.

Comme dernière illustration, voici les chiffres suivants qui montrent le fonctionnement des trains:

NOMBRE DE MILLES COUVERTS PAR TOUTES CATEGORIES DE TRAINS, p. 444.

	Milles
1913	4.080.935
1914	4.396.109
1915	5.671.117
1920	3.884.776
1921	3.688.377
1922	3.308.800
1923	2.940.458

Les chiffres cités montrent donc que le nombre de milles a une tendance à diminuer malgré le fait que la quantité des marchandises expédiées augmente d'année en année.

Cet avantage est produit non seulement par la meilleure utilisation des wagons et des locomotives, mais aussi par les perfectionnements obtenus dans le fonctionnement des trains.

§ 4. — Les ateliers

Il y a un atelier pour les voitures de voyageurs à la station de Kharbine, des ateliers pour les réparations urgentes des wagons de marchandises aux stations de Pogranitchnaya (Suifenho), d'Imienpo et d'Anta, un bureau de placement et une maison pour les machinistes au dépôt de locomotives

de Kharbine, une fabrique pour la production de l'eau gazeuse et des limonades pour le besoin des ouvriers, etc.

Les réparations plus compliquées sont effectuées aux Ateliers Centraux de Mécanique de Kharbine, qui sont construits suivant le type adopté par tous les chemins de fer en Russie.

Depuis 1921, cependant, nombre de perfectionnements ont été introduits à ces ateliers, comme une fonderie d'acier récemment outillée, avec un convertisseur pour une demi-tonne, un nouvel atelier pour les réparations des voitures de voyageurs, une soudure électrique, etc.

Jusqu'en 1922, le système de travail à la tâche était pratiqué aux Ateliers Centraux et aux ateliers le long de la ligne, mais il fut remplacé, en mai 1922, dans tous les ateliers, par un nouveau système de rémunération sur la base du temps par pièce, appelé le système Prusso-Hessien. Avec ce système le salaire d'un ouvrier dépend de sa productivité, de l'organisation du travail et de l'outillage, et n'a rien à voir avec la valeur du cours auquel les salaires sont payés.

Par rapport à ce nouveau système de salaire, de nouveaux taux de paiements journaliers ont été établis et de nouvelles échelles ont été fixées sur la base du temps. Sous ce système de paiement sur la base du temps, la productivité du travail a considérablement augmenté :

RENDEMENT DE TRAVAIL, p. 440

	1920	1925
1. Capacité de production d'un ouvrier dans la fonderie de cuivre..	6,5 tonnes	8,3 tonnes
2. Capacité de production d'un forgeron	2,7 tonnes	3,0 tonnes
3. Nombre d'ouvriers requis pour la revision complète d'une locomotive	8 hommes	4 hommes
4. Nombre de wagons de marchandises complètement revisés par 1 ouvrier dans une année	4 wagons	7 wagons

§ 5. — Le télégraphe et le téléphone

Conformément à l'article 6 du contrat du 27 août-8 septembre 1896 pour la construction et l'exploitation du Chemin de fer Chinois de l'Est, celui-ci possède le télégraphe, le téléphone avec toutes sortes d'installations électriques de sémaphores, et le réseau téléphonique de Kharbine, qui est une entreprise séparée de la Société du Chemin de fer Chinois de l'Est.

L'inventaire de l'outillage télégraphique, à la date du 1er juillet 1924, était le suivant :

INVENTAIRE DE L'OUTILLAGE TELEGRAPHIQUE, p. 445

Poteaux	49.503
Câbles (milles)	6.983
Appareils télégraphiques	238

Le nombre des télégrammes payés qui ont été transmis a décru dans ces dernières années, à cause de la diminution dans l'échange de la correspondance télégraphique avec la Russie et des lourdes charges sur les prix qui sont déjà très élevés.

Autrefois une taxe de 2 cents-argent chinois en faveur de l'Administration télégraphique chinoise était exigée sur les télégrammes adressés aux établissements en Russie et de même sur les télégrammes reçus de ce pays. A présent cette taxe a été portée à 7 cents sur les télégrammes ordinaires et à 21 cents sur ceux qui sont urgents.

Les efforts énergiques de l'Administration du chemin de fer pour assurer le fonctionnement normal du réseau ont abouti à l'application de fourreaux autour des appareils télégraphiques et autour des câbles de téléphone à longue distance qui utilisent les poteaux télégraphiques. La durée des pannes va en diminuant, comme cela peut se voir dans les statistiques suivantes :

NOMBRE ET DUREE DES INTERRUPTIONS, p. 446

	Nombre de pannes par câble-mille	Durée en heures
1921	0,020	0,33
1922	0,014	0,21
1923	0,014	0,17
1924 (6 mois)	0,007	0,06

Les téléphones de la ligne comprennent les téléphones à longue distance qui relient une station de chemin de fer avec une autre et un certain nombre de ces stations avec Kharbine.

Les téléphones à longue distance et les téléphones de la ligne sont utilisés par les bureaux du chemin de fer, les troupes chinoises de défense, la police et les particuliers. Les commerçants peuvent converser dans leurs bureaux avec les centres de commerce sur la ligne du chemin de fer.

Voici les statistiques concernant l'état des téléphones de la ligne :

INVENTAIRE DE L'OUTILLAGE TELEPHONIQUE, p. 446

	1er Janv. 1921	1er Juillet 1924
Poteaux	2.383	2.685
Câbles (milles)	1.543	4.881
Téléphones	1.382	1.585

Dans ces dernières années, le régime de téléphone s'est développé très rapidement. On envisage la possibilité d'étendre prochainement les téléphones à distance jusqu'à Vladivostok.

Pour la ville de Kharbine il y a un régime de téléphone spécial qui avait été inauguré au temps de la construction du chemin de fer conformément aux besoins de cette époque. Mais, depuis, l'insuffisance des commutateurs et des lignes, le manque de perfection dans la construction, et l'usure de l'outillage impliquaient la nécessité de réorganiser le régime de téléphone de Kharbine et son central.

L'installation d'un central de téléphone automatique fut commencé le 1er juin 1921, et le nombre de téléphones mis en communication avec le nouveau central automatique augmente de jour en jour.

Ce nouveau régime donne les statistiques suivantes :

RESULTATS OBTENUS PAR L'INSTALLATION DU CENTRAL DE TELEPHONE AUTOMATIQUE, p. 446

DENOMINATION	Le 1er Janv. 1921	Le 1er Juil. 1924
Câbles (milles)	2.825	6.215
Téléphones en fonctionnement :		
a) Téléphones inducteurs	1.650	265
b) Téléphones automatiques ...	—	2.095
c) Téléph.de chambre (boutons)	120	129

Les téléphones automatiques ont donné satisfaction si pleinement qu'à présent on sent déjà la nécessité de les étendre à l'avenir.

§ 6. — L'usage des matériaux

Le Chemin de fer Chinois de l'Est a dépensé dans les années précédentes, pour des matériaux, les sommes suivantes :

DEPENSES POUR DES MATERIAUX, p. 447

1913.....	4.511	milliers de	dollars
1914.....	4.405	»	»
1915.....	4.882	»	»
1920.....	19.510	»	»
1921.....	13.705	»	»
1922.....	8.008	»	»
1923.....	6.304	»	»

L'importance des différents matériaux dans les dépenses générales est caractérisée par les chiffres suivants :

RAPPORTS DE DIFFERENTS MATERIAUX DANS LES DEPENSES GENERALES, p. 447

MATERIAUX	Pourcentage du total des dépenses de 1925
1. Combustibles de toutes sortes.....	45
2. Métaux et articles métalliques, à l'exception des rails, attaches, aiguilles, traits d'union et éléments de rechange pour le matériel roulant	13
3. Bois de charpente	10
4. Eléments de rechange pour le matériel roulant	7
5. Drap, produits coloniaux, cuir, caoutchouc, verre et articles de bureau	6
6. Articles divers	19
	100

Le combustible forme la plus grande partie des dépenses, et il est suivi par les articles métalliques, le bois de charpente et les accessoires de rechange.

Pendant les trois dernières années les prix de combustible de différentes sortes étaient les suivants :

PRIX MOYEN DE DIFFERENTES SORTES DE COMBUSTIBLES, p. 447

DENOMINATION	1920	1921	1922	1923
	(en Dollars-or)			
Bois, par mille pieds de cube	69,3	43,1	36,8	17,6
Houille par tonne :				
Chalainor	8,2	4,8	3,9	2,9
Mixte	—	5,0	4,0	3,4
Suchan	11,3	12,7	7,2	7,1
Cokes	30,0	18,0	13,6	13,3
Charbon de bois	16,0	12,2	11,7	10,2

Le développement de l'exploitation des forêts du chemin de fer règle les prix des matériaux de bois. Le Chemin de fer Chinois de l'Est a réussi à faire baisser les prix des fournisseurs particuliers presque aux niveaux d'avant-guerre.

La réduction dans les prix des autres matériaux est illustrée par les chiffres suivants :

PRIX MOYEN DES AUTRES MATERIAUX, p. 448

DENOMINATION	1920	1921	1922	1923
	(en Dollars-or)			
Kérosène, par tonne	204,9	109,7	96,7	75,3
Bougies de stéarine, p^{r} tonne	580,9	429,7	372,0	252,0
Huile à voiture, par tonne..	154,4	113,8	94,5	126,8
Déchets de coton, par tonne	209,6	205,2	102,6	—
Traverses, par pièce.....	1,25	0,91	0,55	0,42
Poutres à aiguille I-9, par série	—	72,5	53,5	45,0
Poutres à aiguille I-14, par série	—	—	58,0	49,0

Poutres fendues, par série..	—	—	97,0	81,0
Poteaux télégraphiques 28 pieds, par pièce	5,0	2,4	1,5	1,4

Les matériaux sont à présent généralement acquis après des annonces pour susciter les offres compétitives entre les fournisseurs.

Les achats au comptant de matériaux au marché local ne sont faits que dans les circonstances imprévues, si les matériaux sont d'un besoin urgent.

En ce qui concerne les achats au comptant à Kharbine comme à Shanghaï, Daïren et Vladivostok, on avait dépensé :

DEPENSES POUR LES ACHATS AU COMPTANT DES MATERIAUX, p. 448

1921.....	303.404	dollars-or
1922.....	158.040	»
1923.....	180.134	»
1924 (5 mois)	43.107	»

Lorsque l'exploitation des mines appartenant au Chemin de fer Chinois de l'Est était encore entre les mains des particuliers, le prix du charbon provenant de ces mines était assez élevé, 9,3 dollars-or la tonne.

A partir du 1er mai 1921, le prix était de 4,0 dollars la tonne pour le charbon des puits souterrains et de 3,1 dollars la tonne pour le charbon des puits ouverts.

Lorsque le chemin de fer a commencé à exploiter lui-même ses mines de Chalainor, le prix du charbon des puits souterrains s'est abaissé à 2,5

dollars la tonne, et, au fur et à mesure que cette production augmentera, ce prix diminuera encore davantage.

§ 7. — Le personnel

Il y avait, suivant le *North Manchuria and the Chinese Eastern Railway*, p. 449, le 31 décembre 1920, sur le chemin de fer, 23.637 employés et ouvriers; à la fin de 1923, ce nombre avait été réduit à 16.584, chiffre moindre que celui de 1913 (17.004).

Cependant, en 1923, on avait expédié 1.758 milliers de tonnes de marchandises commerciales de toutes sortes contre 1.645 milliers de tonnes en 1920 et 1.323 milliers de tonnes en 1913.

On pourrait donc voir dans ces résultats l'efficacité du système inauguré par le chemin de fer en vue de satisfaire les besoins de son personnel.

Les employés et les ouvriers du chemin de fer, sans distinction de nationalité, ont l'avantage de logements gratuits avec chauffage et éclairage, hôpitaux et éducation élémentaire. Ils reçoivent une indemnité en cas de déplacement ou de congédiement, et aussi des retraites pour la vieillesse. L'Administration du chemin de fer vient en outre au secours des familles des employés et ouvriers en cas d'accident et de mort.

Le chemin de fer favorise les coopératives des employés et ouvriers et les organisations professionnelles. Il a bâti et il entretient des clubs d'employés qui se trouvent à chaque grande station.

§ 8. — L'enseignement

Suivant les statistiques, il y avait, le 1er janvier 1924, sous la juridiction du Chemin de fer Chinois de l'Est comprenant aussi les écoles privées qui se trouvent sous le contrôle du service de l'enseignement, 96 écoles divisées conformément aux catégories suivantes :

NOMBRE D'ECOLES SOUS LA JURIDICTION DU C.F.C.E., p. 450

DENOMINATION	Institutions	Elèves	Professeurs
1. Ecoles primaires préparatoires	53	7.039	218
2. Ecoles primaires supérieures.	16	2,611	155
3. Ecoles moyennes	10	2.315	191
4. Ecoles professionnelles	7	487	61
5. Ecoles supérieures	3	516	61
6. Ecoles pour les enfants des employés de nationalité chinoise	7	582	25

A côté il y a les Ecoles Supérieures de Commerce de Kharbine — pour les jeunes filles et pour les garçons — qui justifient d'une excellente réputation depuis les premières années de l'inauguration de ces établissements.

Le nombre des étudiants inscrits à ces écoles était le suivant :

NOMBRE D'ETUDIANTS, p. 450

Années scolaires	Inscrits
1912-1913	894
1913-1914	882
1914-1915	764
1915-1916	755
1919-1920	1.102
1920-1921	1.177
1921-1922	1.202
1922-1923	1.174

Les écoles ont leurs propres budgets, leurs propres programmes, et, au sens administratif, elles jouissent d'une autonomie très large.

Dans les dernières années tous les programmes des écoles ont été améliorés et rendus plus conformes à l'idée de créer un système d'enseignement général à trois degrés.

Le chemin de fer a aussi donné son attention aux moyens d'éducation en dehors des écoles : trois wagons-bibliothèques ont été équipés et sont maintenant en circulation le long de la ligne, des cours de langue russe ont été ouverts pour les employés de nationalité chinoise et des cours de langue chinoise pour les ouvriers de nationalité russe, une école ambulante avec cinéma a été organisée pour les Russes et les Chinois, des lectures sont faites à différents endroits et des bibliothèques permanentes, russes et chinoises, ont été formées En outre, un certain nombre de bibliothèques et de récréations instructives sont établies aux clubs du chemin de fer et aux associations professionnelles d'ouvriers.

§ 9. — L'hygiène

En ce qui concerne le service sanitaire et hygiénique, son importance est caractérisée par les chiffres suivants :

SERVICE SANITAIRE ET HYGIENIQUE, p. 451

	1913	1914	1915	1920	1921	1922	1923
	—	—	—	—	—	—	—
Hôpitaux et cliniques	18	18	18	18	19	15	14
Dispensaires ..	16	17	18	18	18	16	16
Postes de premier secours.	11	11	11	10	10	12	11
Moyenne actuelle des lits occupés	630	570	624	638	660	522	545
Médecins	39	42	37	38	55	41	42
Dentistes	—	—	—	—	--	6	6
Corps médical inférieur ...	128	146	141	142	250	131	126
Couches (Européennes)	10.760	10.650	11.603	11.476	9.694	8.337	8.585
Couches(Chinoises)	913	676	700	1.852	1.866	1.615	1.382
Nombre de consultations (Européens)	100.844	103.696	107.831	147.756	150.179	161.900	148.480
Nombre de consultations (Chinois)	7.885	9.087	9.726	26.503	23.632	26.535	22.977
Opérations accomplies	1.172	1.656	874	1.616	1.624	3.658	2.762
Frais d'entretien d'un malade calculés par jour. Dollars américains - cents	17,50	16,00	16,00	30,00	25,00	22,50	21,00

Les principales mesures suivantes ont été prises, dans les années récentes, à l'égard du service sanitaire et hygiénique : par rapport au laboratoire bactériologique on a installé un institut Pasteur, un hôpital spécial de psychiâtrie a été ouvert. des spécialistes ont été engagés, des cabinets dentaires et des laboratoires ont été équipés, une ambulance automobile a été fournie, etc., etc.

CHAPITRE II

LES FACTEURS ECONOMIQUES

§ 1. — L'agriculture

Dans un pays où la superficie cultivée n'occupe guère qu'une moitié des terrains défrichables, où une partie insignifiante des forêts est exploitée, où il y a beaucoup de pâturages, où l'activité municipale ne date que de vingt ans, le chemin de fer, qui est la base même du progrès du pays, est là non seulement pour hâter ce progrès, mais il a même pour devoir de tendre tous ses efforts vers son développement le plus rapide possible. Car le véritable principe des chemins de fer de cette nature, c'est que ceux-ci doivent non seulement transporter, mais aussi créer du transport.

Toutes les branches d'industrie dans le pays ont donc reçu, depuis la construction du Chemin de fer Chinois de l'Est, une impulsion fraîche, mais celle qui en a profité le plus, c'est l'agriculture.

Le marché mondial, et aussi les marchés russes avoisinants demandaient principalement des produits agricoles. D'ailleurs la colonie est formée en grande partie de gens du Sud qui, depuis des siècles, sont habitués au travail de la terre.

Les facteurs naturels paraissent des plus favorables, le climat, il est vrai, a ses singularités, mais il est d'un caractère stable et offre à la végétation une quantité suffisante d'humidité et de chaleur; la terre excellente des plaines et des vallées garantit le succès aux fermiers.

La colonisation agricole du pays, d'une part sous les auspices du gouvernement et d'autre part, avec plus de succès, sous l'initiative propre des colons, a changé ces plaines, récemment encore très désertes, en colonies, base du développement futur de l'entreprise locale. Et elle a servi aussi à favoriser le progrès rapide du commerce, des arts et des métiers. Mais l'agriculture est restée l'industrie principale du pays et elle représente la source la plus importante du revenu des habitants. Voici les statistiques de 1922, en millions de dollars, qui déterminent la productivité des branches principales de l'économie du pays :

PRODUCTION TOTALE DE LA MANDCHOURIE DU NORD DE 1922 EN MILLIONS DE DOLLARS-OR, p. 16

	Production annuelle	0/0	Fournitures au marché	0/0	Transport par chemin de fer	0/0	Exportation	0/0
Agriculture	264,0	82,5	62,5	69,4	47,5	74,3	49,0	93,7
Sylviculture	30,0	9,4	15,0	61,6	7,5	11,7	1,0	1,9
Elevage ..	18,5	5,8	7,5	8,4	5,0	7,8	0,75	1,4
Manufacture	4,5	1,4	3,0	3,4	2,0	3,1	1,5	3,0
Industrie minière..	3,0	0,9	2,0	2,2	2,0	3,1	—	—
Total ..	320,0	100,0	90,0	100,0	64,0	100,0	52,25	100,0

D'après les chiffres cités, l'agriculture occupe non seulement la plus grande partie, mais elle tient même une place exceptionnellement considérable, représentant 83 % de la valeur totale de la production. Et parmi les marchandises d'exportation, les produits agricoles atteignent 94 % du total.

En ce qui concerne les surfaces cultivées, les statistiques suivantes montrent leur répartition :

SUPERFICIE CULTIVEE, p. 45

REGIONS ET PROVINCES	*Superficie totale*	*Terrains cultivés* (1923)		*Terrains enregistrés mais incultes* (1918)		*RESTANT*	
	Milliers d'acres		0/0 de la superficie totale	Milliers d'acres	0/0 de la superficie totale	Milliers d'acres	0/0 de la superficie totale
I. Région de Tsitsikar	47,281	970	2	4,264	9	42,047	89
II. Région d'Anta	18,873	4,920	26	7,693	40	6,260	34
III. Région de Kharbine	7,396	2,540	35	987	13	3,869	52
IV. Région du Bas-Soungari	21,254	2,010	9	8,923	42	10.321	49
V. Région de Potune	10,000	2,000	20	575	6	7,425	74
VI. Région du Sud	6,457	3,680	57	22	—	2,755	43
VII. Région de l'Est	13,119	1,390	10	1,875	14	9,854	76
Total pour tout le territoire tributaire du Chemin de fer Chinois de l'Est	124,380	17,510	14	24,339	20	82,531	66
CES CHIFFRES SONT RÉPARTIS ENTRE :							
28 Districts de la province du Hei-long Kiang	92,434	10,110	11	16,289	18	66,035	71
20 Districts de la province de Kirine	31,946	7,400	23	8,050	25	16,496	52
Toute la province du Hei-long Kiang	131,580	10,260	8	28,910	22	92,410	70
Toute la province de Kirine	67,169	11,700	17	15,012	23	40,457	60
Total pour les deux provinces	198,749	21,960	11	43,922	22	132,867	67

Les totaux pour les deux provinces indiquent que 11 % de la superficie totale sont déjà cultivés, 22 % représentent les terrains qui sont enregistrés (1), mais non encore cultivés, bien que la plupart soient déjà devenus propriété privée; le restant, 67 %, est composé d'autres catégories : terres incultes, forêts, colonies et terrains, bien que propres pour l'agriculture; mais pas encore enregistrés. Le total des terrains cultivés de la province de Kirine est pour le moment, relativement supérieur à celui de la province du Hei-long Kiang. Cette dernière province possède toutefois le double du total des terrains enregistrés mais non encore cultivés et deux fois et demie plus de terrains d'autres catégories, dont une certaine partie sera dans quelque temps disponible pour l'agriculture. Et il y a toute raison de croire qu'à l'avenir la superficie cultivée de la province du Hei-long Kiang dépassera celle de la province de Kirine.

Du territoire agricole dépendant du Chemin de fer Chinois de l'Est, 14 % consistent en terrains cultivés, 20 % sont des terrains enregistrés et qualifiés comme propres pour l'agriculture, tandis que le restant, 66 %, est inscrit à titre de terrains d'autres catégories.

Ainsi presque tout l'avenir pour l'expansion de l'agriculture en Mandchourie du Nord est limité au territoire s'étendant au Nord du Chemin de fer Chi-

(1) L'enregistrement dont il s'agit consiste dans l'inscription des terrains sur un registre tenu par le service des terrains, qui fait partie intégrante de l'Administration du Chemin de fer Chinois de l'Est.

nois de l'Est et partiellement aux districts adjacents à la ligne dans la direction du Sud.

L'arpentage en moyenne des terrains cultivés par tête de population dans les 48 districts était en 1921 de 2,06 acres, avec des variations considérables dans les différentes régions et avec un maximum de 2,70 acres dans l'étendue de la ligne de l'Ouest.

En ce qui concerne les produits moyens, les haricots occupent environ 25 % de la superficie cultivée; ainsi dans le Sud 30 % et même plus, et dans le Nord 20 %. Il y a beaucoup de sortes de haricots, mais ceux qui se cultivent le plus sont des haricots de « soya », les meilleurs pour l'extraction de l'huile.

Après les haricots vient le blé qui occupe, en moyenne, environ 15 % des terrains en question. Contrairement aux haricots, sa culture est plus intensive dans le Nord, à peu près 20 %, aux environs de Kharbine et dans les districts à proximité du territoire russe.

Le *kaoliang* occupe dans le Sud de 15 à 17 % des champs, dans le Nord de 10 à 12 %. Il est pour la plupart consommé dans le pays même; c'est seulement une quantité insignifiante qui est expédiée en Chine et une autre partie est utilisée pour les besoins des distilleries d'alcool locales.

Les autres sortes de céréales, les millets, sont presque exclusivement cultivées pour la consommation locale.

La récolte en moyenne pour toutes les sortes de céréales peut être estimée à une tonne par acre, pour les haricots elle est quelque peu supérieure; pour

le blé, au contraire, inférieure. Les récoltes sont moins bonnes dans le Nord-Ouest, elles sont meilleures dans le Sud.

Si nous prenons cette moyenne comme base, la moyenne de la récolte annuelle des céréales, dans les 48 districts dépendant du Chemin de fer Chinois de l'Est et sur la superficie actuellement cultivée, pourra être établie comme suit :

MOYENNE DE LA RECOLTE ANNUELLE DES CEREALES SUR LE TERRITOIRE DEPENDANT DU C. F. C. F. p. 65

Haricots..	au-dessus de 2 millions de tonnes	(25 o/o)
Blé	au-dessus de 1,1 millions de tonnes	(14 o/o)
Autres sortes	au-dessus de 4,8 millions de tonnes	(61 o/o)
Total	au-dessus de 8 millions de tonnes	(100 o/o)

A cette quantité, les districts dépendant de la ligne de l'Ouest du Chemin de fer Chinois de l'Est contribuent approximativement dans la proportion suivante : 2,7 millions de tonnes (33 %); la jonction de Kharbine, deux millions de tonnes (26 %); la ligne du Sud, 2,7 millions de tonnes (32 %) et la ligne de l'Est, 0,6 millions de tonnes (9 %). En général, 60 % des produits agricoles du territoire décrit viennent des districts dépendant de la ligne de l'Ouest et de Kharbine.

En ce qui concerne le surplus de céréales, les haricots dépassent 70 %, le blé 19 %, tandis que le restant, 11 %, comprend le *kaoliang*, les millets, le froment, l'orge, etc.

A l'égard du Chemin de fer Chinois de l'Est, les moyennes précédemment citées sont proportionnées de la façon suivante :

MOUVEMENT DES SURPLUS DE CEREALES
SUR LE C. F. C. E. p. 66

Par la ligne de l'Ouest environ	800.000 tonnes,	ou 41 %.
Par la ligne de Karbine, environ	370.000 tonnes,	ou 19 %.
Par la ligne du Sud, environ	600.000 tonnes,	ou 31 %.
Par la ligne de l'Est, environ	180.000 tonnes,	ou 9 %.

Les frais de transport et autres ont changé plusieurs fois pendant la dernière période de la guerre européenne et dans la suite. Ces frais, pour la livraison des haricots de Kharbine, centre du commerce des céréales dans la Mandchourie du Nord, aux ports de mer pour la saison de 1923-1924, étaient indiquées, en dollars américains et par tonne, comme suit :

FRAIS DE TRANSPORT DE HARICOTS DE KHARBINE
A EGERSHELD ET A DAIREN
pour la saison de 1923-1924, p. 112

	VLADIVOSTOK (Egersheld)	DAIREN
	(en dollars-or et par tonne)	
Frais de transport et autres....	8,46	10,60
Frais de port.....	1,99	0,28
Taxe d'exportation chinoise	0,59	0,88
Total.....	11,04	11,76

Ainsi les frais de transport par Vladivostok sont moindres que ceux par Daïren, tandis que les frais de port et autres à Vladivostok excèdent sensiblement ceux de Daïren; le total accuse une différence en faveur de Vladivostok, mais cet avantage est diminué par les hauts frais de transport mari-

time de Vladivostok, particulièrement à Kobé, port principal du Japon.

Pour les frais de transport du blé de Kharbine aux ports d'Egersheld et de Daïren, ils étaient, pour la même saison de 1923-1924, évalués comme il suit, en dollars américains, la tonne :

FRAIS DE TRANSPORT DU BLE DE KHARBINE
A EGERSHELD ET A DAIREN
pour la saison de 1923-1924, p. 116

	VLADIVOSTOK (Egersheld)	DAIREN
	(*en dollars-or et par tonne*)	
Frais de transport et charges supplémentaires	9,22	10,63
Frais de port	1,99	0,81
Taxe d'exportation chinoise. ...	0,96	1,46
Total.....	12,17	12,90

Les possibilités physiques d'un futur développement de l'agriculture dans le territoire décrit sont suffisamment montrées par les chiffres des terrains enregistrés mais encore incultes. Et il est nécessaire de considérer ici que, jusqu'à présent, les terrains arables n'ont pas tous été enregistrés, et leur superficie est apte à augmenter à l'avenir. Mais, en attendant, le service agricole récemment établi a travaillé pour les buts suivants :

1° Recherches minutieuses des principaux produits d'exportation (haricots et blé) et amélioration de leur qualité;

2° Etude et jugement comparatif des méthodes et économies d'agriculture européennes et chinoises;

3° Amélioration de la qualité du riz du pays afin d'assurer sa large consommation et sa culture;

4° Etude des conditions et opportunités pour la culture de nouvelles espèces et de diverses sortes de céréales d'importance économique et d'exportation, et aussi des plantes, comme le lin, le ricin, etc.;

5° Essai comparatif des céréales et des plantes de fourrage chinoises, européennes, américaines et autres pays. Recherches et découvertes des moyens contre les ennemis de plantes, comme la rouille, les différents insectes, etc., etc.;

6° Essai des instruments et machines agricoles en vue de leur choix et adaptation aux conditions d'agriculture locale.

A cet effet on a établi trois fermes d'expérimentation agricole :

1° A Kharbine, aux environs de Vieille-Kharbine, avec une superficie totale de 220 acres;

2° A la station d'Echo, avec une superficie totale de 270 acres;

3° A Anta, avec une superficie totale de 275 acres.

En 1923, la superficie cultivée de ces champs s'élevait à 177 acres à la ferme de Kharbine, 208 acres à Anta et 143 acres à la station d'Echo.

Des centaines de plantes agricoles sont expérimentées, comme le blé, les haricots, le riz, le maïs, le lin et autres en vue de la sélection des meilleures qualités.

La création d'un laboratoire agricole est en relation directe avec ces travaux d'expérimentation. En 1923, le laboratoire a fait envîron 2.000 essais des contenus de graisse dans le lait et dans les hari-

cots, et aussi d'autres recherches, expérimentant ainsi le beurre, le suif artificiel, la caséine, l'esprit d'alcool, la farine, la bière, l'huile de haricot et le tourteau de haricot. A la station de Yakeshih, on a la possibilité de louer des machines agricoles; il s'y trouve également un petit magasin de machines et d'instruments agricoles.

§ 2. — L'élevage

Le pays favorable à l'élevage consiste en de grands terrains de pâturages, bornés dans le Nord par la frontière de la province de Transbaïkalie et la ligne de l'Ouest du Chemin de fer Chinois de l'Est, et dans l'Est par la ligne du Sud du chemin de fer.

Dans les troupeaux de Barga, les moutons représentent 70 %. Lorsque les troupeaux s'approchent des régions plus peuplées, le pourcentage des moutons diminue; il descend même dans le Sud jusqu'à 2,5 %. La proportion des animaux à grandes cornes diminue constamment vers le centre de la population; dans le Sud elle représente seulement 4 %. Les moutons et les bœufs sont remplacés par d'autres animaux qui caractérisent l'état intensif de l'économie rurale, c'est-à-dire par les porcs. Leur proportion, comportant 30 % dans le district de Tsitsikar, augmente dans le Sud jusqu'à 67 %, où les porcs représentent le même pourcentage des troupeaux que les moutons à Barga.

1. *Moutons*

Sur la quantité totale des moutons dans le monde — avant la guerre, 600 millions de têtes, —

la Chine comptait 45 millions. La moitié de cette quantité se trouve en Mongolie et en Mandchourie.

La quantité de moutons qu'on rencontre sur le territoire du Chemin de fer Chinois de l'Est est répartie comme suit :

QUANTITE DE MOUTONS SUR LE TERRITOIRE DU C.F.C.E., p. 149

Barga	1.500.000
Silingol, Ligue de (Mongolie Intérieure)	7.000.000
Halha (Aimak de Tsetsen Khan)	1.800.000
Haratchins	216.000
Province de Kirine	219.000
Province du Hei-long Kiang	235.000
Total	10.970.000

L'aspect extérieur du monton de Mongolie est semblable à celui du mouton de Kirghiz. Un bélier vivant pèse de 72 à 108 livres et un mouton de 54 à 72 livres. La productivité du mouton de Mongolie est excellente. La laine que donne le mouton de Mongolie est estimée à 3 livres.

Les centres pour les opérations commerciales avec la Mongolie sont les stations de la ligne de l'Ouest du Chemin de fer Chinois de l'Est : Khaïlar et Manchouli. La sphère d'influence commerciale de Khaïlar en Mongolie, dans des conditions normales, ne dépasse pas 350 à 400 milles dans le Sud et 65 à 100 milles dans le Nord.

Les marchés de moutons de Mongolie sont les villes et villages de la Mandchourie du Nord aussi bien que les provinces russes les plus proches. Le prix moyen, aux environs de Barga et de Halha, est

de 3 à 3,50 dollars-or par tête des meilleurs béliers. Les paiements, en Mongolie, se font ordinairement en argent, en barres qu'on pèse.

Les exportations totales de la Mandchourie du Nord sont les suivantes :

NOMBRE DE MOUTONS EXPORTES
DE LA MANDCHOURIE DU NORD, p. 154

	1913	1919	1920	1921	1922	1923
Dans la province Maritime	17.544	11.166	27.497	16.665	10.038	99.144
Dans la province de l'Amour ..	30.715	495	3.475	—	—	—
Dans la province de Transbaïkalie	12.642	13.670	2.833	1.086	—	1.135
En Angleterre et dans d'autres pays	—	20.000	—	—	41.000	131.228
Total.....	60.901	45.331	33.805	17.751	51.038	231.507

Les difficultés politiques qui s'étaient produites en 1920 en Mongolie, et l'incapacité d'achat des provinces russes, ont été la cause de la diminution des demandes pour les produits de l'élevage de moutons. Aussi n'est-il pas étonnant que les chiffres de 1920 soient insignifiants et que, momentanément, les exportations en Angleterre et dans les autres pays aient même cessé complètement. Mais déjà, dès 1922 et surtout en 1923, les exportations se sont rétablies favorablement.

La majorité des quantités citées avaient été transportées par le Chemin de fer Chinois de l'Est. Voici les chiffres de moutons expédiés :

NOMBRE DE MOUTONS EXPEDIES PAR LE C.F.C.E., p. 154

	1915	1920	1921	1922	1925
Total des moutons expédiés	8.988	16.162	9.182	51.271	149.306
De cette quantité, ont été expédiés :					
de la station de Manchouli	—	5.030	1.355	780	120
de la station de Khaïlar	6.743	8.636	4.644	31.551	45.939
Et reçus :					
à la station de Tsitsikar	3.865	9.569	79	206	1.440
à la — Kharbine	1.864	4.253	5.490	26.605	138.296
Exportés par le Chemin de fer de l'Oussouri	2.680	940	1.680	2.495	363

Conformément aux règlements existants, les moutons peuvent être expédiés dans les wagons du Chemin de fer Chinois de l'Est à n'importe quelle station. Mais les animaux doivent être examinés par les vétérinaires qui certifient leur état de santé. Un wagon peut contenir 60 moutons. Il y a aussi de grands wagons qui peuvent contenir 120 moutons.

Voici les frais de transport pour les moutons et la viande, en dollars-or :

FRAIS DE TRANSPORT DE MOUTONS ET DE VIANDE, p. 155

	Un wagon de 60 moutons	Une tonne de viande
	(en Dollars-or)	
De Khaïlar à Kharbine.....	35,15	11,75
De Khaïlar à Vladivostok ..	64,85	21,10
De Kharbine à Vladivostok..	40,80	11,35
Frais supplémentaires :		
1. Taxe chinoise (excise)....	15,00 (8,8%)	10,00 (5,5%)
2. Frais vétérinaires et municipaux	12,00	8,00
3. Taxe chinoise d'exportation (5% *ad valorem*) ..	10,00	10,00

Si les moutons sont chargés dans de grands wagons (120 têtes), une réduction de 25 % du prix d'expédition est accordée.

En ce qui concerne les produits du mouton, comme la laine et les peaux, la Mongolie représente la région principale pour l'exportation de la laine.

La première fois que la laine a été préparée par lavage, ce fut à Khaïlar dans les établissements primitifs aux bords du fleuve Emingol, mais ce lavage primitif n'a pas donné satisfaction, à la fin, aux maisons qui exportent la laine vers les marchés mondiaux. En conséquence le lavage de la laine est effectué aujourd'hui dans leurs établissements de lavage à vapeur à Tientsin et à Shanghaï.

Le prix de la laine en Mongolie est de 0,25 dollars-or la livre. Son prix de revient, y compris le coût du lavage et toutes sortes de taxes, est de 5,33 dollars-or les 36 livres franco Khaïlar.

Les stations principales d'expédition de laine sont Khaïlar et Manchouli et partiellement Tsitsikar. Quant à l'exportation des peaux de moutons, elle se fait aussi par les mêmes stations, et en outre par Kharbine.

Les pays les plus importants pour l'exportation de la laine de Mongolie sont les Etats-Unis d'Amérique et ensuite le Japon. La quantité totale de laine transportée par la Société du Chemin de fer Chinois de l'Est n'est pas très considérable. L'installation à Khaïlar d'une seconde presse hydraulique avec une capacité plus grande aura une influence décisive sous ce rapport.

Au cours de l'année 1921, le Chemin de fer Chinois de l'Est avait transporté 2.442 tonnes de laine et 81.253 pièces de peaux, dont la plus grande partie par les stations de Manchouli et de Khaïlar.

Il avait été exporté, comme laine en 1921, aux

Etats-Unis d'Amérique et au Canada — 23.710 tonnes et au Japon — 3.739 tonnes. En 1922, ces chiffres étaient : 27.909 et 2.159.

Le transport de la laine par le chemin de fer de Khaïlar à Egersheld coûte 19,35 dollars et, de Khaïlar à Daïren, 33,98 dollars la tonne.

2. *Chevaux, ânes et mulets*

On a estimé le nombre de chevaux dans la Mandchourie du Nord et dans les régions voisines de la Mongolie à 35 millions de têtes.

Comme type, le cheval de Mongolie appartient à la classe de chevaux de selle, mais, vu sa petite taille, le Gouvernement chinois s'efforce d'améliorer sa race en le croisant avec les étalons importés d'Allemagne, de France et d'Angleterre.

Les marchés les plus importants pour les chevaux sont les régions de Silingol en Mongolie et de Halha en Mandchourie. On y trouve aussi beaucoup d'ânes et de mulets qui sont très recherchés pour le transport local.

Jusqu'à une époque très récente, la quantité de chevaux transportés par le Chemin de fer Chinois de l'Est n'a pas été considérable, mais, à partir de l'année 1922, en raison de la nouvelle politique commerciale adoptée par le chemin de fer et par suite de l'encouragement donné aux exportations de bétail de la Mongolie, les chiffres des chevaux transportés ont accusé une augmentation notable.

NOMBRE DE CHEVAUX TRANSPORTES
PAR LE C. F. C. E. p. 131

	1919	1920	1921	1922	1923
Total de chevaux transportés	4.720	4.150	2.570	17.801	11.207
Expédiés de :					
Station de Khaïlar	250	985	643	5.884	1.729
Station de Manchouli ..	363	1.120	258	1.197	313
Arrivés à Kharbine.....	649	2.034	702	2.062	940
Arrivés à Kwanchengtze (Changchoun)	52	365	913	8.319	7.339
Réexpédiés au Chemin de fer du Sud de la Mandchourie	—	505	73	554	1.262

Les frais de transport, pour un wagon contenant 8 chevaux, des stations principales, sont indiqués, en dollars-or, comme suit :

FRAIS DE TRANSPORT
POUR UN WAGON DE 8 CHEVAUX p. 131

DE LA STATION DE :	A LA STATION DE :		
	Kharbine	Kwan-chengtze	Vladivostok
Manchouli	71,80	81,20	101,20
Khaïlar	59,90	74,40	84,40
Frais supplémentaires compris:			
Total de Manchouli	118,80	133,20	173,20
Total de Khaïlar	106,90	126,40	156,40
Moyenne par tête de Manchouli	15,00	16,80	21,00
Moyenne par tête de Khaïlar ..	12,50	15,80	19,50

En ce qui concerne les sous-produits de l'élevage de chevaux, comme les cuirs, les queues et les crinières, il est impossible de déterminer la quantité totale de ces produits offerts au marché.

Khaïlar et Manchouli, qui sont les centres des régions de chevaux le long du chemin de fer, expé-

dient annuellement 23.500 cuirs de chevaux; Kharbine environ 16.000 pièces.

Sans les autres frais supplémentaires, le transport d'une tonne de sous-produits de chevaux à Kharbine et à d'autres ports de mer, coûte en dollars-or :

FRAIS DE TRANSPORT DE SOUS-PRODUITS DE CHEVAUX EN DOLLARS-OR ET PAR TONNE, p. 132

Des Stations de :	*Cuirs* à Kharbine	*Cuirs* à Vladivostok	*Cuirs* à Daïren	*Crins* à Kharbine	*Crins* à Vladivostok	*Crins* à Daïren
Manchouli	16,80	29,80	31,80	23,47	66,65	42,50
Khaïlar	13,70	26,70	28,70	19,10	62,28	38,10
Avec les frais supplémentaires :						
Total de Manchouli	29,20	52,30	56,82	39,97	90,25	66,87
Total de Khaïlar	26,10	49,20	53,72	35,70	85,88	62,47

Les frais supplémentaires comprennent les frais de port, les droits de douane chinoise, les frais de visite des vétérinaires et des autorités municipales et les autres dépenses, comme la garde et la nourriture pour les animaux.

3. *Bœufs*

On estime qu'il y a, dans toutes les régions appartenant au Chemin de fer Chinois de l'Est, environ 5 millions de bœufs, dont voici la répartition :

NOMBRE DE BŒUFS SUR LE TERRITOIRE DU C. F. C. E. p. 134

Province du Hei-long Kiang	298.973
Province de Kirine	495.645
Tsetsen Khan, Aimak de	165.724
Touchetou Khan, Aimak de	229.345
Silingol, Ligue de	3.000.000
Autres régions de Mongolie	500.000

La sphère d'influence commerciale des régions de Khaïlar et de Manchouli s'étend à 750 milles et plus dans le Sud et Sud-Est, se restreint à 450 milles dans les années de demande normale et s'élargit de 800 à 1.000 milles dans les années de demande croissante.

Les relations d'affaires les plus actives et continues se font entre les marchands de bœufs de Khaïlar et les éleveurs de Barga d'Udzumuchine du Dzoung (de l'Est) et du Baroun (de l'Ouest) de la ligue de Silingol de la Mongolie intérieure.

Les marchands de bœufs de Manchouli font des affaires à Halha, à l'Aïmak de Tsetsen Khan et à l'Aïmak de Touchetou Khan.

Les troupeaux de Barga sont envoyés en grandes quantités à la Foire de Hounchour-Soume, située environ 100 milles au Sud-Ouest de Khaïlar.

La Foire y est tenue annuellement au commencement de l'automne. Avant la construction du Chemin de fer Chinois de l'Est, c'était le seul moyen d'apporter des marchandises en Mongolie du Nord. Les marchands chinois de Péking et de Dolonor y envoyaient leurs marchandises pour les échanger contre les bestiaux du pays et les produits bruts. A cette époque, les transactions à la Foire de Hounchour comprenaient plusieurs millions de roubles, et les bœufs qui y étaient vendus représentaient des dizaines de milliers de têtes.

Après la construction du Chemin de fer Chinois de l'Est et le développement du commerce chinois à Vieux-Khaïlar et dans les colonies russes à proximité des stations de Khaïlar et de Manchouli, les transactions de la foire et le nombre des bœufs

qui y étaient amenés commencèrent à diminuer très rapidement . A présent la foire n'offre d'intérêt pour les marchands que comme un endroit où ils peuvent obtenir des animaux plus grands et de meilleure qualité pour la saison d'hiver. En ce moment on envisage la possibilité d'organiser une nouvelle foire aux environs immédiats de Khaïlar.

Sur le territoire dépendant du Chemin de fer Chinois de l'Est, l'engraissement des animaux pour la boucherie s'opère par deux méthodes :

1° L'engraissement des bœufs pour la consommation du pays est fait soit par les riches éleveurs, soit par les marchands eux-mêmes, qui pourvoient aux besoins de la population des petites villes. Dans ce cas, les bœufs et les vaches qui, à raison de leur âge, ne sont plus aptes au travail de la terre, sont réservés pour être engraissés. Avec un poids moyen de 650 à 800 livres pour un bœuf et de 350 à 450 livres pour une vache, l'augmentation de poids après l'engraissement sera ordinairement de 100 à 150 livres.

2° L'engraissement des bœufs en vue de l'exportation est fait par des maisons de commerce spéciales qui achètent de grands spécimens de taureaux de 900 à 1.100 livres, en adaptant le procédé d'engraissement de façon à le faire coïncider avec la saison où le bétail de Mongolie n'est pas sorti pour les pâturages, c'est-à-dire depuis le mois de février jusqu'au mois de juin.

L'âge moyen des animaux engraissés aux fermes est d'environ 10 ans, et celui des animaux destinés à l'exportation de 4 à 6 ans.

Les marchés de consommation les plus proches pour le bétail et la viande provenant de la Mandchourie et de la Mongolie sont les villes situées dans les provinces de Mandchourie et les provinces russes voisines de Transbaïkalie, de l'Amour, de la Mer, de Sakhaline et de Kamtchatka.

Pour les besoins du pays on abat annuellement 70.000 animaux.

Les exportations totales de bétail (en têtes) et de viande (en corps morts) des régions dépendantes du Chemin de fer Chinois de l'Est sont indiquées par les chiffres suivants :

NOMBRE DE BŒUFS ET QUANTITE DE VIANDE EXPORTES DU TERRITOIRE DU C.F.C.E, p. 143

EXPORTES :	1913	1920	1921	1922	1923
A la province Maritime	29.176	13.294	14.416	10.469	3.792
A la province de l'Amour	77.596	10.653	617	50	—
A la province de Transbaïkalie ..	4.724	2.140	2.660	—	—
Transport local ..	41.911	26.084	27.691	21.074	27.077
	153.407	52.171	45.384	31.593	30.869

Comparées avec les années d'avant-guerre, les exportations aux provinces russes et la consommation locale ont beaucoup diminué en raison de la réduction des troupes russes et de l'affaiblissement de la capacité d'achat de la population russe en Extrême-Orient.

Mais en raison de l'état peu avancé de l'élevage dans leurs propres régions, les provinces Maritime

et de l'Amour sont restées les principaux marchés pour la vente du bétail et de la viande. Ces deux provinces sont obligées, afin de pourvoir aux besoins de leurs habitants, d'importer ces marchandises des marchés étrangers.

Les marchés suivants ont exporté dans ces dernières années des bœufs et de la viande dans la province Maritime :

EXPORTATION DE BŒUFS ET DE VIANDE
DANS LA PROVINCE MARITIME, p. 143

ANNEES	Territoire du C.F.C.E.	Ports Chinois	Corée	Trans-baïkalie	Local	Total
	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes
1918....	4.090	1.329	537	—	2.261	8.217
1919....	3.563	1.265	652	5	1.320	6.805
1920....	2.142	1.313	592	—	737	4.784
1921....	2.827	2	500	—	300	3.629

Ces chiffres montrent donc que, dans ces dernières années, la province Maritime a principalement importé de la Mandchourie du Nord. L'importance des ports chinois et de la Corée, en ce qui concerne les exportations de la viande dans la province Maritime, diminue peu à peu.

La part prise par le Chemin de fer Chinois de l'Est dans l'exportation des bœufs de la Mongolie est indiquée par la quantité des animaux livrés aux chemins de fer :

QUANTITE DE BŒUFS TRANSPORTES
PAR LE C. F. C. E. p. 143

	1913	1920	1921	1922	1923
Total (têtes)	17.504	10.807	12.546	22.704	19.991
Expéditions de la stat.de Manchouli	144	2.527	1.816	3.136	13
Expéditions de la station de Khaïlar	3.146	4.233	3.336	6.136	3.298
Expéditions de la stat. de Tsitsikar	303	619	3.992	3.047	4.100
Arrivés à Kharbine	10.142	3.123	5.630	15.306	16.404
Réexpédiés au Chemin de fer de l'Oussouri	1.217	1.843	3.504	5.227	1.476

Ces chiffres établissent que le transport des bœufs a constamment augmenté au cours des trois dernières années; il atteignait le nombre très considérable de 22.000 têtes en 1922, dépassant ainsi l'expédition des années d'avant-guerre.

Les principales stations d'expédition sont Khaïlar, Manchouli et Tsitsikar. Les bœufs sont consignés pour la plupart à Kharbine et exportés dans la province Maritime.

Les prix de transport proprement dit, sans autres dépenses pour chaque wagon de 10 têtes, en dollars-or, sont donnés par les chiffres suivants :

PRIX DE TRANSPORT POUR CHAQUE WAGON
CONTENANT 10 CHEVAUX, p. 143

De la station de :	*A la station de :*		
	Kharbine	Kwanchengtze	Vladivostok
	(en Dollars-or)		
Manchouli	40,20	49,90	71,84
Khaïlar	33,62	42,42	64,36

Mais, avec les autres dépenses, telles que les taxes, les frais de garde et de nourriture, etc., ces chiffres deviennent les suivants :

PRIX DE TRANSPORT ET DEPENSES SUPPLEMENTAIRES POUR CHAQUE WAGON CONTENANT 10 CHEVAUX. p. 143

De la station de :	*A la station de :* Kharbine	Kwanchengtze	Vladivostok
	(en Dollars-or)		
Manchouli, total	101,22	115,00	157,84
Khaïlar, total....	94,62	108,22	150,36
Moyenne par tête..	9,50--10,00	11,00--11,50	15,00--15,75

En ce qui concerne l'exportation de la viande, le Chemin de fer Chinois de l'Est a établi un tarif spécial pour l'exportation par Vladivostok, de sorte que l'expédition d'une tonne de viande de Khaïlar et de Manchouli à Vladivostok coûte respectivement 21 dollars et 24 dollars, et de Kharbine à Vladivostok environ 15 dollars.

En 1922, un total de 3.143 tonnes a été expédié par le Chemin de fer Chinois de l'Est ; là-dessus 1.870 tonnes de viande ont été réexpédiées par le Chemin de fer de l'Oussouri. Et, grâce à l'activité de la Société d'Exportation des Produits (*Produce Export Company*, société anglaise), les expéditions de viande pour l'exportation augmentent considérablement et atteignent un total approximatif de 6.000 tonnes.

L'exportation des gras, du saindoux et du suif s'est développée en même temps. Voici la quantité totale de ces marchandises, transportées par le Chemin de fer Chinois de l'Est, en tonnes :

QUANTITE DE GRAS, DE SAINDOUX ET DE SUIF TRANSPORTES PAR LE C.F.C.E., p. 145

	1915	1920	1921	1922	1925
Total en tonnes	1.790	1.167	824	1.695	1.952

En ce qui concerne les sous-produits, les peaux et les cuirs sont les articles les plus importants pour les marchés étrangers.

EXPORTATIONS DE SOUS-PRODUITS, DE PEAUX ET DE CUIRS, p. 146

	Exportations totales de la Chine en tonnes	Expédiées par le Consommation locale en tonnes	C.F.C.E. Exportation en tonnes
1920....	13.057	1.503	585
1921....	10.838	1.423	55
1922....	12.372	1.208	322

FRAIS DE TRANSPORT POUR CHAQUE TONNE DE CUIRS, p. 146

	A Vladivostok	A Dairen	
	Sec et humide	Sec	Humide
	(en Dollars-or)		
De Manchouli	29,85	51,60	31,85
De Khaïlar	26,75	45,00	28,70

L'exportation des intestins commença avant 1920, grâce à la maison allemande Louis Zalm.

Les expéditions totales ont été les suivantes :

EXPORTATIONS D'INTESTINS, p. 147

1920	18.576	livres
1921	69.840	»
1922	212.736	»
1923	327.696	»

Les expéditions se font principalement des stations de Khaïlar et de Kharbine.

Ensuite ce sont les os qu'on exporte, notamment au Japon. Le chiffre annuel atteint 5 à 6 milliers de tonnes d'os.

Depuis 25 ans que le chemin de fer existe, l'élevage des bœufs s'est développé considérablement, et, en 1923, le nombre de vaches à lait était estimé à 35.000 têtes.

La quantité de lait fournie par la zone du Chemin de fer Chinois de l'Est comprend de 20 à 22 milliers de tonnes par an, dont 4 à 5 milliers de tonnes sont annuellement consommées sur place, tandis que le restant est disponible pour le marché et pour l'exportation sous forme de lait, de fromage, de lait caillé et de caséine.

Le prix élevé du beurre à Tientsin, à Péking et à Shanghaï nous porte à croire que les produits du lait de la zone du chemin de fer trouveront des marchés assurés en Chine.

La caséine aussi trouvera un marché tout prêt en tant qu'elle est largement utilisée pour des fins industrielles.

A Kharbine et le long de la ligne occidentale du Chemin de fer Chinois de l'Est, il y a à présent deux entreprises organisées par le chemin de fer, huit coopératives de l'industrie du beurre et dix usines.

4. *Porcs*

L'organisation du commerce des porcs est exclusivement entre les mains des commerçants chinois. Les prix sont fixés d'après le poids d'abatage et oscillent entre 8 et 12 dollars le corps mort de 150 à 180 livres, suivant la demande, la saison et la distance du marché.

Dans certaines années, l'abatage annuel comprenait 900.000 porcs.

Le commerce de porcs de presque toutes les régions des provinces du Hei-long Kiang et de Kirine, dont le nombre est estimé à 3.200.000 têtes, se fait par le Chemin de fer Chinois de l'Est.

Le plus grand transport de porcs se fait par la ligne du Sud du Chemin de fer Chinois de l'Est, traverse les régions très peuplées de la province de Kirine à la frontière de la province de Moukden, ou aux stations de Changchoun, Yimaho (Yaomen), Tsaïtiakeou. La ligne de l'Est expédie des porcs de la station d'Imienpo, mais les expéditions de porcs par la ligne de l'Ouest se font seulement par les stations situées dans les régions agricoles d'Anta, de Manchouli et partiellement de Tsitsikar.

Les lieux de destination de cette exportation par chemin de fer comme par eau sont les villes de la province Maritime.

QUANTITE DE PORCS EXPEDIES PAR LE C.F.C.E., p. 165

	1921	1922	1923
Transport local	9.525	17.451	17.100
Réexpédiés au Chemin de fer de l'Oussouri	7.307	9.469	2.723
Total.....	16.832	26.920	19.823

Il y a à Kharbine un abattoir de porcs. Aussi nous indiquerons ici les frais de transport d'un wagon de 60 porcs de Yaomen à Kharbine, et les frais de transport d'une tonne de porc de Kharbine à Vladivostok, y compris les frais supplémentaires en cas d'exportation de porcs :

FRAIS DE TRANSPORT D'UN WAGON DE 60 PORCS DE YAOMEN A KHARBINE, p. 166

	Dollars-or
Prix d'achat de 60 porcs à 12,00 dollars-or	720,00
Prix de transport d'un wagon de 60 porcs de Yaomen à Kharbine	12,70
Abatage de 60 porcs à Kharbine à 1,50 dollars-or.	90,00
Frais vétérinaires à 0,20 dollars-or	12,00
Taxes municipales à 0,15 dollars-or	9,00
Taxes chinoises à 1,50 dollars-or	90,00
Total	213,70

FRAIS DE TRANSPORT D'UNE TONNE DE PORC DE KHARBINE A VLADIVOSTOK, p. 166

	Dollars-or
Prix de transport d'une tonne de porcs de Kharbine à Vladivostok	11,28
Frais de port à Vladivostok	2,10
Droit de douane 3 2/3 % *ad valorem*	4,00
Total	17,38

Parmi les sous-produits de l'élevage des porcs, en tant qu'il s'agit de leur exportation du territoire du Chemin de fer Chinois de l'Est, les poils seuls sont d'une grande importance. On obtient de chaque corps mort 7 livres de poils.

Les poils sont préparés pour l'exportation à Tientsin ou à Shanghaï. Les poils mandchouriens

sont généralement exportés à l'un de ces deux ports. D'après les statistiques vétérinaires, le Chemin de fer Chinois de l'Est transporte annuellement 620.000 livres de poils.

En calculant les frais de transport, il ne faut pas oublier que, pour les expéditions de poils non triés par le Chemin de fer Chinois de l'Est, une charge vétérinaire de 1,50 dollars est comptée par chaque tonne.

FRAIS DE TRANSPORT D'UNE TONNE DE POILS, p. 167

	A Daïren	A Vladivostok
	(en dollars-or)	
Charges vétérinaires	1,50	1,50
Transport de Kharbine	24,15	30,66
Charges de port	0,62	2,10
Taxe d'exportation :		
A Daïren 5 % *ad valorem*	15,00	—
A Vladivostok 3 2/3 % *ad valorem*	—	10,00
Total, par tonne.	41,27	44,26

5. *Volaille*

L'élevage de la volaille existe déjà en Chine depuis longtemps comme une branche auxiliaire de l'économie rurale.

Il fut d'abord réservé seulement aux besoins des marchés du pays. Plus tard, les Chinois commencèrent, avec le développement des relations commerciales de la Chine, à exporter les produits de leur élevage de la volaille aux marchés étrangers y compris ceux de l'Europe.

La quantité de volaille, dans la Mandchourie du Nord, est estimée comme il suit :

QUANTITE DE VOLAILLE DANS LA MANDCHOURIE DU NORD, p. 168

	Poules	Canards	Oies
Dans la province du Hei-long Kiang	1.816.000	313.000	94.000
Dans la province de Kirine	3.766.000	828.000	64.000

En ce qui concerne les œufs, les quantités qui sont apportées aux marchés dans la province du Hei-long Kiang sont : 94,8 millions d'œufs de poule, 13,5 millions d'œufs de cane et 4.7 millions d'œufs d'oie.

Les principaux produits de l'élevage de la volaille dans la Mandchourie du Nord, qui sont exportés, sont des poules tuées et des œufs.

La *Produce Export Company* (Société d'exportation de produits) a exporté les quantités suivantes de volaille:

QUANTITE DE VOLAILLE EXPORTEE PAR LA « PRODUCE EXPORT COMPANY », p. 168

	Têtes
En 1918	200.000
En 1919	105.000
En 1920	60.000
En 1921	100.000
En 1922	120.000
En 1923	100.000

En 1923, le Chemin de fer Chinois de l'Est, surtout par sa ligne du Sud, a transporté 20.000 têtes de volaille vivante qui sont principalement expédiées de la station de Yaomen.

Les frais de transport, pour une tonne de poules tuées, de Kharbine aux ports de mer, y compris les charges supplémentaires, à l'exception de la préparation et de l'emballage, sont les suivants :

FRAIS DE TRANSPORT D'UNE TONNE DE POULES TUEES, DE KHARBINE A DAIREN ET A VLADIVOSTOK, p. 168

A Daïren	18,34	dollars-or
A Vladivostok	14,34	»

Le transport des œufs est beaucoup plus important que celui de la volaille vivante.

Voici la quantité d'œufs expédiés par le Chemin de fer Chinois de l'Est, en tonnes, contenant chacune environ 10.000 œufs, et les frais de transport d'une tonne d'œufs en dollars-or :

QUANTITE D'ŒUFS EXPEDIES PAR LE C.F.C.E. EN TONNES DE 10.000 ŒUFS, p. 169

	1920	1921	1922	1923
Total	2.805	1.622,8	2.147,8	2.330,1
Réexpédiées au Chemin de fer de l'Oussouri	2.148	1.290,3	1.215,7	1.224,5

FRAIS DE TRANSPORT D'UNE TONNE D'ŒUFS EN DOLLARS-OR, p. 169

	De la station de Yaomen		De la station de Kharbine	
	à Vladivostok	à Daïren	à Vladivostok	à Daïren
Prix de transport	25,20	10,49	21,01	14,53
Charges de port	2,10	0,62	2,10	0,62
Droits de douane	6,60	10,00	6,60	10,00
Total	33,90	21,11	29,71	25,15

6. *Poissons*

Malgré le fait qu'il y a dans la Mandchourie du Nord beaucoup de rivières et de lacs où le poisson se trouve en grande quantité, l'industrie de la pêche n'existe jusqu'à présent que dans très peu d'endroits. La pêche se fait principalement dans la rivière Nonni et ses affluents et dans les lacs et rivières de Barga.

L'importance industrielle de la pêche est caractérisée par les quantités expédiées, au cours des trois dernières années, par le Chemin de fer Chinois de l'Est :

QUANTITE DE POISSONS EXPEDIES
PAR LE C.F.C.E., p. 170

	Total (en tonnes)	Comprenant les expéditions de la station de Manchouli (en tonnes)
1921	3.561	373
1922	4.182	1.274
1923	7.062	2.487

Avant la guerre, de grandes quantités de poissons — jusqu'à quatre mille tonnes — étaient annuellement expédiées en Russie, mais à présent cette exportation a cessé.

Le Chemin de fer Chinois de l'Est a établi de bas tarifs spéciaux pour le transport du poisson de la station de Manchouli à Kharbine, à Changchoun et à Pogranitchnaya.

Les frais de transport d'une tonne de poissons de la station de Manchouli est le suivant, en dollars-or :

FRAIS DE TRANSPORT D'UNE TONNE DE POISSONS, p. 171

	DE LA STATION DE MANCHOULI		
	à Kharbine	à Vladivostok	à Daïren
	(en Dollars-or)		
Frais de transport	18,94	36,92	29,29
Charges de port.....	—	2,10	0,62
Droits de douane	—	2,75	3,75
Total.....	18,94	41,77	33,66

Le Chemin de fer Chinois de l'Est s'efforce d'encourager l'industrie de la pêche, particulièrement dans la région de la station de Manchouli. Il y a des entrepôts à la station de Manchouli pour recevoir des poissons, des glacières aux stations et des wagons frigorifiques pour le transport des poissons par le chemin de fer.

Les conditions essentielles pour l'augmentation de la productivité de l'élevage des animaux du pays sont : la meilleure protection des jeunes animaux, l'amélioration dans les soins du bétail, une sélection rationnelle des étalons, et des mesures sanitaires dans la lutte contre les maladies épidémiques.

Le service vétérinaire du Chemin de fer Chinois de l'Est s'applique principalement à prévenir les maladies épizootiques et à garantir la bonne qualité des produits de l'élevage pour les marchés et pour l'expédition. Le service vétérinaire, dans ce but, surveille les animaux expédiés par le chemin de fer, l'abatage du bétail aux abattoirs, désinfecte les produits du bétail, fait des dissections bactériologiques et bactérioscopiques, des vaccinations con-

tre l'anthrax et autres maladies, donne l'assistance vétérinaire et médicale, conclut l'assurance du bétail, etc.

Le service vétérinaire a établi:

1° Une station où l'on distribue des vaccins contre la peste, l'anthrax et la rage, etc.;

2° Une station vétérinaire et sanitaire où les animaux malades sont examinés et tués et où certains produits sont fabriqués avec les cadavres;

3° Une usine de presse hydraulique et de lavage de laine à Khaïlar;

4° Une organisation pour l'assurance du bétail.

L'établissement de la presse hydraulique permet d'exporter directement la laine de Khaïlar à l'étranger, sans passer d'abord par Tientsin où la laine était pressée et emballée.

A côté des travaux agricoles, des recherches zootechniques et économiques ont été faites au sujet de l'élevage et des produits du bétail. On a ouvert une crémerie et une fabrique de fromage à Vieille-Kharbine et une crémerie à la station d'Anta, qui servent en même temps de centres d'éducation et de démonstration. Des crémeries ont été aussi établies avec l'assistance de l'organisation agricole, aux stations de Khaïlar, de Yakeshih, de Mientuho, de Buhedu, et de Chalantun. Des Unions de surveillance des éleveurs ont été organisées aux environs de Kharbine et aux stations de Manchouli, d'Imienpo, de Pogranitchnaya (Suifenho) et de Hengtowhotze.

§ 3. — La sylviculture

Actuellement les forêts de la Mandchourie ont la forme d'une grande arche qui s'étend du confluent des fleuves de Chilka et d'Argoun jusqu'aux sources des fleuves de Soungari et de Yalou, où elles se confondent avec les régions boisées de la Mandchourie du Sud et de la Corée.

Au Sud-Ouest, l'arche se rencontre avec les forêts venant du Sud qui s'étendent le long de la chaîne des Hingan.

Les régions forestières de la Mandchourie du Nord intensivement exploitées sont les suivantes : la région de la ligne orientale du Chemin de fer Chinois de l'Est, la région des Hingan et la région du Bas-Soungari.

1° La région forestière de l'Est est la plus importante pour l'industrie du bois du pays. Il y a dix ans, l'approvisionnement des matériaux de bois au Chemin de fer Chinois de l'Est et leur transport des stations du chemin de fer ont dépassé de vingt fois le rendement de la région des Hingan.

La région des forêts le long de la ligne de l'Est s'étend, elle-même, de la station de Siaoling à celle de Silinho. On y rencontre les concessions de MM. Skidelsky, Kovalsky, Shevchenko frères, Popof frères, des Sociétés japonaises,des Sociétés chinoises et du Chemin de fer Chinois de l'Est.

La concession forestière orientale du Chemin de fer Chinois de l'Est est située à proximité de la station de Shitowhotze. En 1922, elle s'est élargie par l'acquisition de l'ancienne concession de Slinkine.

Le cèdre est l'arbre le plus important; après viennent le pin et enfin toute une série d'arbres qui sont souvent très recherchés, comme le bouleau, le chêne, le limonier, le noyer, l'érable et divers autres.

2° La région forestière des Hingan est située à l'Ouest de la ligne, le long de la chaîne des Hingan et de ses alentours. L'espèce la plus répandue est le mélèze, qui fournit un bon matériel pour les rails, les postes télégraphiques, les poteaux de support des mines, les planchers sur pilotis.

Dans cette région travaillent les concessions de MM. Voronzof frères, Shevchenko frères, Liu Ta Tsai, Ma et du Chemin de fer Chinois de l'Est.

La région forestière des Hingan fournit au Chemin de fer Chinois de l'Est du bois de construction et du bois de chauffage. Elle en fournit aussi aux villes et aux autres colonies aux environs du chemin de fer à l'Ouest de la chaîne des Hingan.

3° La région forestière du Bas-Soungari est située sur la rive gauche du fleuve de Soungari à environ 140 à 200 milles de Kharbine; elle abonde en bois excellents. L'exploitation de cette région se trouve exclusivement entre les mains des marchands de bois chinois qui descendent leurs produits par le fleuve de Soungari.

Les grandes concessions forestières de la Mandchourie du Nord se trouvent pour la plupart à proximité du Chemin de fer Chinois de l'Est auquel elles livrent la plus grande partie de leur rendement. Dans la période de 1913 à 1921, 85 % du total des matériaux de bois produits dans ces concessions ont été livrés au chemin de fer.

La production totale du bois de construction et du bois de chauffage pour les marchés et pour le Chemin de fer Chinois de l'Est, dans les concessions situées dans la zone du chemin de fer, a oscillé, pendant les onze dernières années, entre 480 et 1.550 milliers de tonnes par an. Si à cette quantité on ajoute la production de la région du Bas-Soungari, laquelle est estimée à 500 milliers de tonnes, on arrive aux chiffres de 1 à 2 millions de tonnes, qui peuvent être considérés comme le rendement annuel enregistré des forêts de la Mandchourie du Nord.

Les consommateurs des produits de l'industrie de bois du pays sont :

1° Le Chemin de fer Chinois de l'Est;

2° Le marché local mandchourien;

3° Le marché extérieur.

On sait déjà que le chemin de fer est le plus grand consommateur, de 40 à 70 %, du total estimé de la production des régions forestières. Les exportations aux marchés étrangers comprenaient, avant 1922, 33 à 49 milliers de tonnes et c'est seulement en 1922 que ces exportations se sont élevées jusqu'à 106 milliers de tonnes. Le restant est consommé par les marchés locaux de la Mandchourie du Nord.

L'exportation du bois va principalement dans la direction du Chemin de fer du Sud de la Mandchourie; l'exportation par le Chemin de fer de l'Oussouri a cessé depuis 1917. Changchoun est le marché le plus important pour le bois. En 1907, 500 wagons y arrivèrent et, dans la période de 1911 à 1913, les exportations pour le Sud ont dépassé 24 milliers

de tonnes. Déclinant dans les années de 1914-1915, elles arrivèrent encore à 33 milliers de tonnes. Après une seconde crise en 1919, les exportations s'étaient encore rétablies en 1920 à 30 milliers de tonnes; en 1923 elles atteignaient environ 150 milliers de tonnes et en 1924 (6 mois) environ 170 milliers de tonnes.

La plus grande partie des matières premières transportées par le Chemin de fer Chinois de l'Est à Changchoun se compose de poutres et de bûches, de poteaux de support pour les mines et d'une très petite quantité (3 à 4 %) de planches sciées, etc.

Les autres marchés en perspective pour le bois de la Mandchourie du Nord sont la Chine proprement dite, le Japon, l'Australie, l'Inde britannique, l'Afrique du Sud, et enfin les pays d'Europe.

EXPORTATION DU BOIS
DE LA MANDCHOURIE DU NORD, p. 205

	Dollars-or
Chine	15.800.000
Japon	11.500.000
Inde britannique	2.500.000
Australie	9.400.000
Afrique du Sud	5.000.000
Total annuel	44.200.000

Le Chemin de fer Chinois de l'Est fait tous ses efforts pour augmenter l'exportation des produits de l'industrie du bois. Aussi a-t-il réduit le prix de transport du bois de 37 % et la classification des matériaux de construction est simplifiée.

Le prix de transport, pour une tonne de bois de construction de la station de Weishaho, au centre

de la région de l'Est et à 120 milles à Kharbine, à cette dernière ville, coûte maintenant environ 2,80 dollars. Le prix de transport pour une tonne de bois de chauffage de la station d'Irekte, à une distance de 360 milles, à Kharbine, est à présent d'environ 3 dollars.

Les activités forestières du Chemin de fer Chinois de l'Est se sont, depuis 1920, développées considérablement, et, au cours de ces trois années 1921-1924, elles ont ateint une telle importance qu'elles couvrent presque complètement les besoins courants du chemin de fer en poutres :

QUANTITE DE DIFFERENTS BOIS DE CONSTRUCTION PREPARES, p. 411

Denomination	1921-1922	1922-1923	1923-1924
1. Bois de chauffage, pieds cubes	3.775.000	4.116.000	10.075.000
2. Poutres, pièces	53.631	65.920	63.609
3. Traverses, pièces	69.626	35.000	20.357
4. Poteaux télégraphiques, pièces	275	—	627
5. Supports de wagons, pièces	63.347	44.500	45.000
6. Supports de mine, pièces	15.000	8.000	30.000

En même temps on a construit beaucoup de lignes d'embranchement dans la zone des concessions forestières. Ces lignes ont développé davantage la productivité de ces régions.

La longueur des lignes d'embranchement dans la zone des concessions forestières est la suivante :

LONGUEUR DES LIGNES D'EMBRANCHEMENT DANS LA ZONE DES CONCESSIONS FORESTIERES, p. 411

1920	16,4 milles
1921	20,5 »
1922	23,8 »
1923	32,1 »
1924	41,0 »

Il s'agit de la concession de la ligne de l'Est, car les deux autres concessions, la concession de la ligne de l'Ouest sur la rivière de Chol et la concession de Chialinho, au courant du centre du fleuve de Soungari, ne sont pas encore exploitées.

§ 4. — Les mines

1. *Mines de charbon*

L'industrie du charbon doit précéder le développement de toute autre industrie minière, puisque l'activité industrielle n'est possible, dans un pays comme la Mandchourie du Nord, que si le problème du combustible y est favorablement résolu. L'entière activité économique du pays, ses industries, commerce et transport, sont intimement liés à l'existence d'une quantité suffisante de combustible à bon marché.

La Mandchourie du Nord a manqué jusqu'à présent de charbon, et c'est pour cela que son développement économique a été handicapé.

Il est vrai que le pays possède de grandes réserves de charbon, mais il n'y aucune entreprise de mines de charbon qui réponde aux exigences de l'exploitation moderne.

Le Chemin de fer Chinois de l'Est est le plus grand consommateur de charbon. Il consomme plus des deux tiers de la production totale.

Les principales couches de charbon dans la Mandchourie du Nord sont les suivantes :

1° Les mines de Chalainor aux environs de la station de Manchouli;

2° Les régions de la rivière de Nonni;

3° Les mines situées à 60 milles au Nord de la station de Makiaoho;

4° Les mines qui se trouvent aux environs de la station de Puhaï.

Mais toutes ces mines sont à peine exploitées, de sorte que la Mandchourie du Nord est obligée de faire venir le charbon des mines de Fushun à Moukden, de la province Maritime — des mines de Suchan et de Zybunni, et, de la Sibérie — des mines de Haranor, de Chernof et de Cheremhovo.

La consommation annuelle de charbon dans la Mandchourie du Nord est estimée à environ 570.000 tonnes. Les quantités de charbon transportées par le Chemin de fer Chinois de l'Est, de 1913 à 1924, ont été, en milliers de tonnes, les suivantes :

QUANTITE DE CHARBON TRANSPORTE PAR LE C.F.C.E., p. 210

	Pour le marché privé	Pour le C.F.C.E.	Total
	(Mille tonnes)		
1913	99,6	123,5	223,1
1914	97,1	147,3	244,5
1915	151,9	210,3	362,2
1916	138,5	280,1	418,7
1917	153,7	296,8	450,6
1918	122,0	245,4	367,5
1919	108,3	322,4	430,8
1920	134,4	423,3	557,8
1921	140,7	359,4	500.1
1922	193,1	220,4	413,6
1923	266,7	196,6	465,4

En ce qui concerne la qualité, c'est celle du charbon des mines de Chalainor qui est principalement utilisée. Ce charbon est de la qualité brune; il a comme rival celui des mines de Fushun.

Le charbon des mines de Makiaoho est destiné à un avenir prospère, puisque sa qualité est la meilleure. Il lui sera facile de supplanter le charbon d'importation.

Les houillères de Chalainor appartiennent au Chemin de fer Chinois de l'Est et elles sont situées le long de la ligne de l'Ouest du chemin de fer, aux environs de la station de Chalainor.

Jusqu'à une époque très récente, ces mines avaient été données en concessions aux entreprises privées qui s'engageaient à fournir le chemin de fer de charbon aux prix convenus, et ce n'est qu'à l'automne de 1923 que le chemin de fer a commencé à exploiter ses propres mines.

Depuis plusieurs années, le Chemin de fer Chinois de l'Est avait transporté les quantités suivantes de charbon de Chalainor, en milliers de tonnes :

QUANTITE DE CHARBON DE CHALAINOR TRANSPORTE DE 1913 A 1924 PAR LE C.F.C.E., p. 213

	Pour le marché privé	Pour le C.F.C.E.	Total
	(Mille tonnes)		
1913	19,6	134,2	153,8
1914	5,4	150,7	156,0
1915	11,4	186,3	197,7
1916	15,0	212,1	227,1
1917	34,4	198,6	233,0
1918	17,0	147,7	164,7
1919	16,5	215,3	231,8
1920	20,1	285,8	305,9
1921	7,5	220,2	227,7
1922	28,9	138,7	167,6
1923	38,3	127,7	166,0

A titre de comparaison, voici les quantités totales de charbon de Fushun importées de 1913 à

1924 dans la Mandchourie du Nord, en milliers de tonnes :

QUANTITE DE CHARBON DE FUSHUN IMPORTE DE 1913 A 1924 DANS LA MANDCHOURIE DU NORD, p. 212

	Pour le marché privé	Pour le C.F.C.E.	Total
	(Mille tonnes)		
1913	78,4	—	78,4
1914	85,9	—	85,9
1915	125,5	11,5	137,0
1916	96,2	76,0	172,2
1917	96,7	80,4	177,1
1918	77,6	61,9	139,5
1919	75,0	85,0	160,0
1920	102,7	158,7	261,4
1921	119,5	123,5	243,0
1922	139,9	79,9	219,8
1923	185,0	105,3	290,3

Le Chemin de fer Chinois de l'Est se déclare disposé à favoriser tout effort qui fera découvrir de nouvelles couches de charbon d'une meilleure qualité.

Tout récemment, avec l'assistance du chemin de fer, des couches de charbon le long de la ligne de l'Est et du fleuve de Soungari ont commencé à être exploitées. Le Chemin de fer Chinois de l'Est a fourni des rails et du matériel roulant à des conditions très favorables; il a établi des tarifs réduits pour le transport des ouvriers à l'Est et pour l'expédition du charbon sur le fleuve.

2. *Autres mines*

Il y a aussi dans la Mandchourie du Nord d'autres mines, comme les mines d'or, la production des carrières et de la chaux. La production de la

soude augmente graduellement dans la région de Khaïlar, aux environs de Tsitsikar et de Potune.

Le Chemin de fer Chinois de l'Est avait transporté, de 1917 à 1923, les quantités suivantes de carrières, de chaux, de sable et d'autres matériaux de construction :

DIVERS MATERIAUX DE CONSTRUCTION TRANSPORTES DE 1917 A 1923 PAR LE C.F.C.E., p. 215

(en milliers de tonnes)

1917.....	117	1920.....	203
1918.....	102	1921.....	214
1919.....	97	1922.....	251

L'or se trouve à plusieurs endroits dans la Mandchourie du Nord, à Barga et dans les provinces de Kirine et du Hei-long Kiang.

La plus grande quantité d'or est lavée sur les rives de plusieurs petites rivières affluant dans l'Amour du côté droit.

La région d'Huma produit beaucoup d'or. On en rencontre aussi dans les régions de Moho, d'Aïgoun, de Tangyuan et de Linkiang.

La méthode d'exploitation est des plus primitives : le lavage par les mains.

La production du sel, sur les montagnes de Khaïlar, dans les régions des lacs de Dalaï-nor et de Buiur-nor et dans quelques autres endroits, est d'une certaine importance.

§ 5. — L'industrie

Le plus grand centre industriel, dans la zone du Chemin de fer Chinois de l'Est, c'est la ville de Kharbine, avec ses environs et Fuchiatien. Ensuite,

le long de la ligne, il faut noter les stations de Changchoun, d'Anta, de Mankow, Mutankiang et Makiaoho. D'autres centres, comme Fularki, Ashiho, Imienpo, Haïline, sont plus anciens. Dans toutes ces régions se trouvent des moulins à farine qui ont commencé à travailler depuis 1903 et 1904. Il y a aussi des huileries, et même une distillerie à Fularki, une industrie de sucre et une raffinerie à Ashiho, et une brasserie à Imienpo.

A l'exception des établissements de lavage de laine, toutes les sortes d'entreprises se trouvant le long de la ligne sont représentées à Kharbine. Et, en ce qui concerne le nombre des entreprises et leur bilan industriel, Kharbine dépasse de plusieurs fois l'ensemble de tous les autres centres de la ligne.

1. *Industrie de la farine*

La production de la farine est de beaucoup la plus importante de toutes les autres industries. La plus grande partie du capital industriel y est consacrée. Son organisation économique et technique est la meilleure. Enfin, en ce qui concerne l'importance de sa production, l'industrie de la farine représente à peu près la moitié de l'ensemble des bilans industriels de la zone du Chemin de fer Chinois de l'Est.

Le premier moulin à vapeur fut établi à Kharbine en 1910. En 1907 et 1908, il y avait déjà 15 moulins, dont 8 se trouvaient dans la région de Kharbine et 7 le long de la ligne. Depuis, leur nombre n'a cessé d'augmenter, et la dernière impulsion qui a donné à l'industrie de la farine son aspect actuel a été celle de la guerre mondiale, qui a suscité

la construction de moulins non seulement dans la Mandchourie du Nord, mais aussi dans la Mandchourie du Sud.

En 1924, le nombre des moulins modernes dans la zone du Chemin de fer Chinois de l'Est a atteint le total de 38, dont 26 sont situés dans la région de Kharbine et le restant, au nombre de 12, le long de la ligne. En outre, il y a des moulins à Tsitsikar et à Ninguta.

TRENTE-HUIT MOULINS SUIVANT LA NATIONALITE, p.233

Chinois	26
Propriétaires mixtes	2
Russes	8
Japonais	2

De la production totale de 195.000 tonnes, près des deux tiers atteignent les consommateurs par le Chemin de fer Chinois de l'Est, tandis qu'un tiers est directement consommé sur place ou transporté par eau.

Ainsi, des 120 à 130 milliers de tonnes transportées par le Chemin de fer Chinois de l'Est, 30 à 35 milliers de tonnes sont consommées le long de la ligne, et environ 95 milliers de tonnes sont exportées.

QUANTITE DE FARINE TRANSPORTEE DE 1913 A 1924 PAR LE C.F.C.E., p. 242

	Total des tonnes expédiées	Transport local	Exportées	Importées	En transit
1913	26.871	20.742	5.323	686	126
1914	37.935	22.306	15.145	468	16
1915	39.694	19.145	20.145	323	81
1916	54.355	25.194	26.887	—	2.274
1917	81.645	24.855	56.758	16	16

1918	74.129	28.371	45.758	—	—
1919	103.226	38.760	64.370	—	96
1920	125.662	40.210	85.452	—	—
1921	118.064	31.532	86.532	—	—
1922	81.952	38.516	42.661	775	—
1923	85.435	28.225	56.339	871	—

Le centre de la consommation locale ainsi que de la production est Kharbine, où 50.000 tonnes environ sont placées par an. Le long du Chemin de fer Chinois de l'Est, les plus importants centres de consommation sont : Manchouli, Khaïlar, Tsitsikar, et les concessions forestières.

L'exportation se fait dans quatre directions : à l'Ouest dans la province de Transbaïkalie, au Nord en montant le Soungari dans la province de l'Amour, à l'Est dans la région de l'Oussouri et, enfin, au Sud dans la Mandchourie du Sud.

De toutes ces exportations, celle vers la Mandchourie du Sud est la plus importante, elle représente environ 80 à 90 % du total des quantités exportées.

Le commerce du son mérite une certaine attention. La production de cet article comprend 30 % de la production de la farine.

La farine destinée à l'exportation est divisée seulement en trois qualités et elle est expédiée en sacs de 50 livres anglaises.

En général, la politique de tarifs du Chemin de fer Chinois de l'Est exerce une grande influence sur la vie économique de la Mandchourie. Lorsque le prix de transport est bas pour le blé et plus haut pour la farine, les moulins sont groupés aux endroits où la farine est consommée, c'est-à-dire dans les grandes villes, etc., mais, au contraire, s'il est

égal ou presque égal, tant pour le blé que pour la farine, les meuniers construisent leurs moulins principalement dans les régions où le blé est récolté, par exemple, aux stations d'expédition. En ce qui concerne l'exportation, le prix de transport, dans ce cas, constitue un élément qui est en raison inverse de la capacité du marché, pour les produits soit bruts, soit de manufacture. Plus le prix de transport est haut, moins s'élève la capacité et vice-versa. Mais il ne faut pas oublier que le prix des marchandises pour l'exportation est déterminé non par le marché de production, mais par le marché de consommation.

Dans ce cas, les bas prix de transport pour l'exportation du Chemin de fer Chinois de l'Est serviront de mesure de protection à l'industrie de manufacture, mais seulement à la condition que les fabricants eux-mêmes se montrent actifs pour marquer le prix de leurs produits d'exportation d'après ces bas tarifs.

La fixation du prix de transport par le Chemin de fer Chinois de l'Est est, en principe, limitée à la portion du coût de transport que reçoit cette ligne comme représentant sa part pour le transport des marchandises de Kharbine à Pogranitchnaya (347 milles, ou à peu près 60 % du total de la distance au port) et de Kharbine à Kwanchengtze (153 milles, ou 26 % de la distance à Daïren). Mais, en réalité, cependant, en vertu des accords conclus entre les chemins de fer concernant le transit, l'influence du Chemin de fer Chinois de l'Est s'étend aussi sur les autres lignes adjacentes, et réciproquement.

2. *Industrie de l'huile de haricots*

L'huile de haricots est un article de première nécessité dans la vie des Chinois. La quantité de haricots annuellement demandée pour la préparation de l'huile comporte plus de 300 milliers de tonnes, occupant à peu près un millier de petites usines indigènes. Tandis que celle destinée aux huileries à vapeur est estimée annuellement à 120 milliers de tonnes.

Environ 25 % de la superficie labourée de la Mandchourie du Nord sont occupés par les champs de haricots. La production annuelle représente à peu près 1.950 milliers de tonnes de haricots.

Les premières huileries à vapeur furent ouvertes à Kharbine en 1912 : une aux environs de Pristan et l'autre dans le huitième district, toutes les deux sont munies de pressoirs à hélice.

Depuis, leur nombre augmente constamment.

NOMBRE D'HUILERIES A VAPEUR A KHARBINE, p. 248

	Total	Augmentation		Total	Augmentation
1912.....	2	2	1918.....	22	3
1913.....	3	1	1919.....	28	6
1914.....	7	4	1920.....	40	12
1915.....	15	8	1921.....	43	3
1916.....	18	3	1922.....	43	—
1917.....	19	1	1923.....	45	2

L'industrie de l'huile de haricots s'est surtout

développée, au temps de la guerre mondiale, à cause de la demande croissante de l'huile et de la hausse correspondante dans les prix des marchés d'Europe et d'Amérique. Comme autres raisons, on peut indiquer la quantité considérable de chargements par le Chemin de fer Chinois de l'Est, et, par conséquent, le manque de wagons pour le transport des haricots en vue de l'exportation, tandis qu'en même temps que le chemin de fer protégeait l'expédition d'huile et de tourteaux, le Japon, enrichi par la guerre, augmentait constamment ses demandes de tourteaux, favorisant ainsi le marché de ces produits.

Ces heureuses circonstances ont été encore favorisées par la mesure, introduite en 1919 par le Chemin de fer Chinois de l'Est, en vertu de laquelle des wagons devaient être distribués entre les huileries de haricots suivant leur rendement déterminé par le nombre des pressoirs en fonction. Ainsi le désir d'obtenir des wagons a beaucoup encouragé l'augmentation des pressoirs et la construction de nouvelles huileries. Actuellement le nombre des huileries à vapeur a atteint un total de 60, dont 45 sont à Kharbine et 15, le restant, tout le long de la ligne.

Le maximum de capacité des huileries de Kharbine est estimé à 2.750 tonnes de haricots par jour, et celui des huileries le long du chemin de fer à environ 500 tonnes; par conséquent, la capacité de toutes les huileries se trouvant dans la zone du Chemin de fer Chinois de l'Est est de 3.250 tonnes de haricots par jour, c'est-à-dire à peu près d'un million de tonnes par an.

Mais, en réalité, la quantité actuelle des haricots pressés même au cours de la dernière année, comprend seulement 333 milliers de tonnes. La raison doit en être cherchée dans les conditions générales du travail et, aussi, de la vente.

C'est qu'en général l'activité des huileries est intermittente. Il y a un moment où une certaine partie de l'huilerie travaille, à un autre moment une autre partie, etc., jusqu'à ce que, finalement, elles s'arrêtent toutes à un moment donné, lorsque le travail ne donne plus aucun profit.

L'industrie de l'huile de haricots dans la Mandchourie du Nord travaille exclusivement pour l'exportation.

L'exportation des tourteaux et de l'huile se fait par Vladivostok et par Daïren.

L'exportation par Daïren a mis les huileries de Kharbine en concurrence avec celles de Daïren.

Comme Kharbine, Daïren avait fait de très bonnes affaires au cours de la guerre et avait augmenté ses huileries en les portant de 20 à 60. Mais la ville avait aussi connu, comme Kharbine, la crise d'après-guerre.

Afin de faciliter le travail des huileries, l'Administration du Chemin de fer Chinois de l'Est a introduit, en 1922, le système du transport de l'huile de haricots en wagons-réservoirs.

Voici les statistiques de transport concernant les haricots et leurs produits, en tonnes, sur le Chemin de fer Chinois de l'Est :

QUANTITE DE HARICOTS ET DE LEURS PRODUITS TRANSPORTES PAR LE C.F.C.E., p. 257

Années	Haricots (tonnes)	Tourteaux (tonnes)	Huile (tonnes)	Total des produits de haricots transportés (tonnes)	Pourcentage à l'égard des haricots transportés
1909	254.840	12.900	1.290	14.190	5 %
1910	290.340	8.065	1.775	9.840	3 %
1911	450.000	16.130	2.740	18.870	4 %
1912	362.900	12.900	1.930	14.830	4 %
1913	350.000	17.740	3.550	21.290	6 %
1914	312.900	27.420	3.550	30.970	10 %

Ces chiffres ont changé avec l'introduction et le développement des huileries à vapeur.

1915	532.330	69.350	3.710	73.060	14 %
1916	362.900	72.580	5.810	78.390	22 %
1917	490.350	124.200	14.030	138.230	28 %
1918	398.410	74.190	15.000	89.190	22 %
1919	211.300	100.000	27.420	127.420	60 %
1920	266.140	96.780	6.290	103.070	39 %
1921	651.660	130.330	5.480	135.810	22 %
1922	888.760	208.070	18.870	226.940	27 %
1923	1.029.000	296.790	25.810	322.600	30 %

En 1920, les huileries travaillaient seulement pendant les premiers mois et s'arrêtaient complètement pendant la plus grande partie de l'année, reprenant de nouveau leur activité pendant les derniers mois, lorsque les prix des haricots étaient très bas. Le travail fut interrompu au commencement de 1921 jusqu'au mois d'avril, lorsque la crise qui a sévi après la guerre obligea les huileries à cesser leur travail, parce qu'elles ne pouvaient pas concourir avec l'exportation des haricots crus et avec l'industrie de Daïren qui, un peu plus tard, s'est trouvée, elle aussi, dans une situation difficile.

Dans ces circonstances, le Chemin de fer Chi-

nois de l'Est est venu en aide à l'industrie par un certain nombre de mesures. Sans entrer dans les détails, il suffit de noter que, à partir de novembre 1921, les prix de transport du Chemin de fer Chinois de l'Est ont été combinés de telle façon que les tarifs de l'exportation de l'huile et des tourteaux par Egersheld sont devenus de 22 % moins chers que l'exportation des haricots. En même temps, le transport en wagons-réservoirs et l'outillage d'Egersheld avec des réservoirs à huile ont donné un nouvel essor à l'exportation de l'huile.

3. *Industrie de l'alcool*

L'industrie indigène est concentrée dans les distilleries de *hansin* qui comptent parmi les plus grandes entreprises dans les industries locales de la Mandchourie du Nord.

La distillerie de hansin chinoise est ordinairement le noyau d'une entreprise très compliquée, étant en même temps d'un type industriel, commercial et même financier. A côté de la distillation actuelle de hansin, l'entreprise moud du blé, presse l'huile, vend les marchandises dans les *chiaho*, espèce de magasin chinois, achète des céréales, consent des emprunts, et même il n'y a pas longtemps qu'elle a émis ses propres billets de banque, des *tiaos*. Elle est, de cette manière, un représentant universel de la vie commerciale et industrielle de la Mandchourie.

Le hansin, produit de la distillation chinoise, est un spiritueux non raffiné, pesant près de 60 degrés d'alcool, qui contient beaucoup d'alcool amy-

lique avec une odeur spéciale et produisant des effets très enivrants. Le nombre des distilleries de hansin dans la Mandchourie du Nord est estimé à environ une centaine, et elles consomment annuellement plus de 100 milliers de tonnes de grain, principalement du *kaoliang*, du blé, du millet et de l'orge.

La première distillerie russe dans la zone du chemin de fer a été construite en 1901-1902 à Vieille-Kharbine. Dans la suite, en 1903-1904, des distilleries ont été établies à Fularki et à Kharbine. A présent le total des distilleries dans la zone du chemin de fer est de huit, dont deux seulement se trouvent le long de la ligne, une à Fularki, l'autre à Ashiho. Les six autres sont à Kharbine et dans ses environs.

Suivant leur capacité potentielle, les distilleries varient entre 500 et 4.000 gallons par jour. Les huit distilleries modernes produiront à peu près 9.500 gallons par jour, ou plus de 2.600.000 gallons par an.

Mais la production actuelle donne à peine un tiers de cette quantité, ce qui est principalement dû à la demande insuffisante des spiritueux.

Actuellement le marché des spiritueux est très limité : c'est le résultat de l'affaiblissement de la capacité d'achat de la population des provinces russes, où autrefois des spiritueux étaient passés en contrebande pour environ 800.000 gallons par an.

L'alcool se vend principalement pour les besoins locaux de la zone du Chemin de fer Chinois de l'Est, où annuellement environ 540.000 gallons sont préparés sous forme de vodka et de liqueurs.

Les prix de transport sont, depuis l'introduction des wagons-réservoirs spéciaux, calculés suivant le bas tarif :

TARIFS DE TRANSPORT DES PRODUITS D'ALCOOL, p. 262

Spiritueux	6,96	cents	par	tonne-mille
Hansin et vins.....	6,64	»	»	»
Vodka, liqueurs, etc	13,28	»	»	»

Pour le transport dans les limites de la zone du chemin de fer, les spiritueux sont expédiés en barils de fer pesant 288 et 216 livres et avec une capacité de 163-108 gallons d'alcool pur.

4. *Industrie du sucre de betterave*

L'industrie du sucre de betterave se trouve en symétrie parfaite avec l'industrie de la distillerie par sa dépendance de l'agriculture.

La première sucrerie de betteraves, construite en 1907-1908, est située près la station d'Ashiho; l'autre, établie un peu plus tard, se trouve en face de la ville de Kharbine, sur la rive gauche du Soungari. Le but était, au début, de produire seulement du sucre jaune à bon marché, tel qu'il est consommé par la population chinoise, mais en fait on a produit du sucre raffiné. La production du sucre raffiné s'est particulièrement développée pendant la période de la guerre mondiale, lorsque le manque de sucre a engendré une hausse exceptionnelle des prix.

Depuis 1912, la sucrerie a expédié de la station d'Ashiho, en tonnes, raffiné et brut:

EXPEDITIONS DE SUCRE, RAFFINE ET BRUT, DE LA SUCRERIE D'ASHIHO, p. 263

(en tonnes)

1912	1.806	1917	1.332
1913	1.242	1918	968
1914	1.774	1919	452
1915	2.065	1920	258
1916	1.693	1921	677
Moyenne par an..	1.725	Moyenne par an..	742
1922	1.548	1923	1.984

Au commencement de 1918, l'importation du sucre russe s'est arrêtée complètement, et cela s'est traduit par une augmentation correspondante dans les importations du sucre étranger.

Les mouvements des importations de sucre, d'après les statistiques de transport du Chemin de fer Chinois de l'Est, sont les suivants :

IMPORTATIONS DU SUCRE, p. 264

	DES CHEMINS DE FER :		
	de la Transbaïkalie	de l'Oussouri	du Sud de la Mandchourie
	(en tonnes)		
1913	177	6.581	3.581
1914	339	5.161	2.452
1915	1.177	177	1.379
1916	1.468	—	3.276
1917	339	194	8.565
1918	—	—	9.790
1919	—	32	11.145
1920	—	—	3.161
1921	—	—	10.984
1922	—	—	6.339
1923	—	—	5.984

A côté du sucre d'Ashiho, on trouve, au marché de Kharbine, les produits de Java, du Japon (Formose), de Moukden et de Hongkong.

Si la consommation du sucre, dans la Mandchourie du Nord, doit être jugée par la quantité totale des produits transportés sur le chemin de fer et par les charrettes indigènes, on constate que le marché, en 1923, consommait approximativement 20.000 tonnes.

Le Chemin de fer Chinois de l'Est a soutenu l'industrie du sucre de betterave par l'établissement de tarifs moins élevés pour le transport des betteraves (1/9,8 cents par tonne-mille) et du sucre (1/20 cents par tonne-mille contre 1/14,4 cents par tonne-mille pour le sucre importé).

5. *Manufacture de tabac*

La manufacture de tabac a acquis un développement spécial, d'abord sous la forme de petites manufactures, pendant la période du mouvement sibérien, lorsqu'il y avait une grande demande de cigarettes et de tabac en Sibérie. Mais la rupture des communications avec la Transbaïkalie a complètement bouleversé ces manufactures.

Sur les ruines de ces petites entreprises, cependant, on a fondé, à l'aide de capitaux anglais, une grande entreprise connue sous le nom de *A. Lopato's Sons Company*. Cette manufacture a été ouverte à la fin de 1921 et elle satisfait maintenant une partie considérable de la demande locale de cigarettes. Le transport du tabac et de ses produits sur le Chemin de fer Chinois de l'Est est indiqué par les chiffres suivants, en tonnes :

QUANTITE DE TABAC TRANSPORTE
PAR LE CHEMIN DE FER CHINOIS DE L'EST, p. 265

(en tonnes)

Années	Transport local	Exportation	Importation	Transit	Total
1913	1.536	96	2.015	853	4.500
1914	1.342	72	2.049	1.090	4.553
1915	1.732	131	2.270	1.150	5.283
1916	2.180	82	1.680	607	4.549
1917	4.299	276	1.032	302	5.909
1918	4.517	251	882	145	5.798
1919	4.913	1.131	697	343	7.084
1920	3.578	40	991	5	4.614
1921	3.237	66	3.026	—	6.329
1922	3.547	188	4.238	—	7.973
1923	3.862	353	5.514	—	9.720

Les autres branches de la production dans la zone du Chemin de fer Chinois de l'Est occupent, dans la vie économique de la région, une place encore moins importante. Il suffit de les nommer : les fabriques d'étoffes de laine, les fabriques de cuir, les fonderies, les fabriques de savon, les verreries, les corderies, etc. Chacune de ces branches de l'industrie, dans la zone du Chemin de fer Chinois de l'Est, est représentée au moins par deux entreprises. Quelques-unes sont de grandes manufactures, avec les installations techniques les plus récentes et leurs chiffres d'affaires se comptent par millions de roubles.

§ 6. — La monnaie et le crédit

On se sert à présent, dans la Mandchourie du Nord, des moyens d'échange suivants :

1. L'argent sous forme de lingots et de pièces de monnaie;

2. Le cuivre sous forme de pièces de monnaie;
3. La monnaie de papier du pays;
4. Les monnaies étrangères;
5. Les billets des banques étrangères.

L'argent en lingots est employé principalement dans la partie du Nord-Ouest de la Mandchourie du Nord, dans les territoires de Barga et de la Mongolie, tandis que, sous forme de monnaie, il circule dans la zone du Chemin de fer Chinois de l'Est, dans ses concessions et dans les régions le long du Soungari. Les monnaies d'argent sont employées sous forme de grands dollars et de petites pièces d'argent de 5, 10, 20 et 50 cents, qu'on appelle « petits dollars ». En outre on se sert beaucoup du dollar de Pei-yang, du dollar de Hongkong et du nouveau dollar à l'effigie de Yuan Chi-kaï. D'autre part, il y a encore beaucoup de grands dollars — pièces non droites — qui sont émis par les Hôtels des Monnaies des provinces de Kirine, de Moukden et des autres provinces.

Les monnaies de cuivre servent comme moyen de paiement dans toutes les autres régions du pays. Elles sont ordinairement frappées en cuivre rouge. L'usage s'est répandu de réunir les monnaies de cuivre par une petite ficelle, qu'on appelle *tiao*.

La monnaie de papier, qui circule aux marchés de la Mandchourie du Nord, correspond par son nom absolument à la monnaie métallique. Il y a des monnaies de papier qui représentent les dollars, les tiaos, etc.

Toutes ces monnaies de papier peuvent être divisées en trois groupes, par rapport aux institutions d'émission :

a) Les billets émis par les grandes banques, comme la Banque de Chine, la Banque des Communications et la Banque des Trois Provinces de l'Est.

b) Les billets émis par les banques provinciales de Kirine, du Hei-long Kiang et du Syndicat de Kuang Hsin du Hei-long Kiang.

c) Les billets émis par les districts, les colonies, les sociétés commerciales.

Les dollars de papier sont garantis par un fonds suffisant d'amortissement métallique en dollars droits et ils sont admis au change sans aucune restriction. Aussi la circulation de ces dollars de papier augmente très rapidement.

Le total moyen des monnaies de papier en circulation est le suivant :

1° *Banque de Chine :* 2.000.000 de dollars en dénominations de 5 cents à 100 dollars;

2° *Banque des Communications :* 5 000.000 de dollars des mêmes dénominations que ceux de la Banque de Chine ;

3° *Banque des Trois Provinces de l'Est :* 6.000.000 de dollars en coupures de 5, 10 et 20 cents et de 1, 5 et 10 dollars ;

4° *Banque de Tsitsikar :* 2.000.000 de dollars.

Les dollars de la Banque de Chine et de la Banque des Trois Provinces de l'Est sont garantis par un fonds métallique, dollar contre dollar (100 pour 100).

Les dollars de la Banque des Communications sont assurés, pour 70 %, par de l'argent droit.

Le droit d'émission des billets dans la Mandchourie du Nord a été accordé aux succursales des banques.

Les habitants des deux provinces de Kirine et du Hei-long Kiang se servent à profusion des tiaos de papier, émis par les banques provinciales.

Tous les comptes de la population se font en tiaos des banques provinciales. Presque tout le commerce d'exportation en céréales est effectué par l'intermédiaire du tiao.

Le tiao des banques provinciales, étant très populaire, est aussi accepté en paiement des taxes et des impôts du Gouvernement à un taux fixe à l'égard du taël.

Les billets émis par les banques provinciales ne possèdent aucun fonds d'amortissement métallique. On ne peut donc pas les échanger contre la monnaie métallique. Et ils sont tous extrêmement sujets aux variations du change. Leur cours d'échange à l'égard du taël, du dollar, du yen et du rouble-or, oscille continuellement.

Les banques privées, les districts, les sociétés commerciales et autres ont aussi émis des billets, notamment en monnaie de tiao. Ces billets sont purement utilisés pour les paiements locaux de la population. Ils sont garantis exclusivement par la solvabilité des institutions qui les émettent et par la confiance de la population.

Après la construction du Chemin de fer Chinois de l'Est, il circulait dans la Mandchourie du Nord une quantité considérable de monnaies russes d'or, d'argent et de cuivre et aussi la monnaie de papier du Gouvernement russe.

Les nouveaux billets de la Banque d'Etat russe, les *Chervontzy* (10 roubles-or), sont cotés de 11,50 à 12,00 yens-or.

Le yen de papier des Japonais circule à présent abondamment depuis la débâcle des finances russes.

Jusqu'en 1923 des petits billets de 10, 20 et 50 sens ont été employés comme monnaie subsidiaire, mais ces billets disparaissent maintenant de plus en plus, étant, eux-mêmes, remplacés par les nouvelles pièces de nickel et d'argent de 10 et 50 sens.

A côté des monnaies japonaises et russes, on emploie, dans la Mandchourie du Nord, les dollars de Hongkong et du Mexique, et le dollar de papier américain.

Le dollar américain sert d'étalon monétaire pour l'évaluation de toute autre monnaie; il est rarement employé comme un instrument de paiement dans les transactions monétaires, et alors seulement à Kharbine.

L'organisation du crédit dans la Mandchourie du Nord a maintenu jusqu'à présent toutes les formes de son développement successif, formes des plus simples, depuis les bureaux de prêt, jusqu'aux établissements de crédit les plus complexes sous forme de banques étrangères.

Les établissements de crédit de type européen existent dans toutes les villes quelque peu importantes.

On rencontre à présent dans la Mandchourie du Nord les organisations de crédit suivantes : des bureaux de prêt, des monts de piété, des bureaux de change, des bureaux de banque, des banques privées, des banques provinciales gouvernementales, et, enfin, des succursales de la Banque de Chine, la Banque des Communications et la Banque des Trois Provinces de l'Est.

Les banques les plus connues et les plus importantes pour le développement économique actuel de la Mandchourie du Nord sont incontestablement les banques provinciales gouvernementales de Kirine et de Tsitsikar.

Les banques provinciales du Gouvernement sont maintenues aux frais du département des finances provinciales et forment des institutions régulières de l'Etat. Elles ne possèdent pas de capitaux privés. Leur tâche principale consiste dans le contrôle qu'elles exercent sur le marché des monnaies en réglant la circulation monétaire dans la province et en agissant comme percepteurs au nom du Gouvernement pour recevoir l'argent de celui-ci et faire des paiements pour le compte du Trésor. Indépendamment de cette fonction, ces établissements font aussi des opérations générales de banque, par les prêts, les transferts d'argent, les dépôts, etc. Elles possèdent leurs propres entreprises commerciales et industrielles.

Mais leur rôle principal est l'émission des monnaies de papier.

Il y a ensuite, dans la Mandchourie du Nord, des succursales des banques semi-gouvernementales; ce sont : la Banque de Chine, la Banque des Communications, et l'Administration centrale de la Banque des Trois Provinces de l'Est. Ces trois banques jouissent de privilèges spéciaux qu'elles tiennent du Gouvernement central et elles agissent suivant l'état de leurs finances. Elles travaillent comme des banques européennes.

Le capital-actions de la Banque de Chine est fixé à 60.000.000 de dollars, dont la moitié est ré-

partie entre les souscripteurs particuliers. Le capital versé de la Banque comprend actuellement 12.279.800 dollars.

Le capital-actions de la Banque des Communications est fixé à 15.000.000 de dollars ; le Gouvernement s'en est réservé 30 % pour lui-même. Le capital versé est de 7.500.000 dollars.

Le capital-actions de la Banque des Trois Provinces de l'Est, fixé à 8.000.000 de dollars, est réparti en fractions égales entre le Gouvernement et les actionnaires privés.

Après l'ouverture du Chemin de fer Chinois de l'Est, le crédit européen a pénétré dans la Mandchourie du Nord. Au début, il était purement russe; dans la suite, il a été pratiqué par d'autres pays européens et par le Japon.

Le Chemin de fer Chinois de l'Est lui-même a effectué pendant quelque temps des opérations de banque par ses prêts sur les marchandises transportées par lui.

Par la suite, c'est grâce à lui et au Trésor russe que la population a trouvé les capitaux nécessaires. D'abord, la construction du chemin de fer, puis la guerre russo-japonaise et enfin la guerre mondiale et les troubles en Russie avaient concentré des fonds énormes entre les mains des entrepreneurs, des fournisseurs et de différents intermédiaires, et ces fonds ont été en partie placés dans les entreprises commerciales et industrielles.

C'est la seule raison pour laquelle, avec une absence presque absolue de crédit de banque, l'industrie et le commerce russes ont jusqu'à présent main-

tenu une situation prédominante à l'égard de l'expansion et du total des capitaux investis.

Mais la Révolution russe et la chute de l'influence politique de la Russie sur le territoire de la Mandchourie du Nord et dans la zone du Chemin de fer Chinois de l'Est eurent nécessairement pour conséquence d'y introduire les capitaux et les établissements de crédit étrangers.

Les Japonais furent à cet égard les plus actifs. Leurs efforts pour étendre leur influence économique dans la Mandchourie du Nord datent de 1907-1908, mais leur expansion systématique sur une large échelle n'a commencé que depuis la période de la Grande Guerre de 1914.

Actuellement, le crédit étranger est représenté par les banques suivantes, du groupe russe: la *Banque Russo-Asiatique*, *la Far Eastern Bank in Harbin* (*Dalbank*), la *Far Eastern Mutual Credit Society*, la *Far Eastern Jewish Bank of Commerce* et la *Far Eastern Jewish People's Bank ;* du groupe japonais : la *Bank of Chosen*, la *Yokohama Specie Bank*, la *Lungkow Bank*, la *Harbin Bank*, la *Shoryu Bank*, la *Manchurian Commercial Bank*, la *Heiwa Bank* et la *Kirin Bank;* du groupe anglo-américain: la *Hongkong and Shanghai Banking Corporation*, la *International Banking Corporation* et la *Chinese-American Bank of Commerce*.

L'absence d'un système monétaire régulier a amené l'instabilité et les fluctuations continuelles de la valeur de la monnaie servant de mesure des prix et elle entrave, par conséquent, considérablement l'activité commerciale dans le pays. Elle favorise en même temps la spéculation. On rencontre par-

tout des bureaux de change qui interviennent dans la fixation des cours des différentes monnaies.

§ 7. — Les voies de communication

La Mandchourie du Nord peut utiliser trois voies de communication : par chemin de fer, par eau et par route. Ces trois voies sont employées pour le transport des marchandises.

Le Soungari a apporté depuis longtemps des marchandises au chemin de fer et il a reçu de celui-ci des chargements pour les provinces russes : la province de l'Amour et la province Maritime.

Les routes de la Mandchourie du Nord sont, depuis le commencement de l'exploitation du Chemin de fer Chinois de l'Est, des rivales redoutables pour celui-ci.

Pendant la saison 1920-1921, 56 % des céréales exportées furent expédiées par les charrettes.

Ce ne fut qu'après les mesures très énergiques prises en 1921 que l'exportation sur des charrettes a diminué de nouveau; les routes furent alors utilisées pour apporter des chargements au chemin de fer.

1. *Transport par charrettes*

Les routes sont partout mauvaises, aussi bien dans les régions montagneuses que sur les terrains unis, qui sont remplis d'eau. Elles sont absolument impraticables, en été, dans les mois de juillet et d'août. Par contre, en hiver, à partir du commen-

cement du mois de novembre jusqu'à la fin du mois de mars, les routes sont très favorables au trafic par charrettes, grâce à la gelée qui recouvre la terre, les rivières et les étangs.

Une autre raison pour laquelle les transports par charrettes sont rares dans les mois d'été, c'est qu'en été les animaux et les hommes sont occupés aux champs.

La cause de l'existence et du développement du transport des céréales par charrettes est double : d'une part, l'obligation pour les paysans chinois, pendant l'hiver, de trouver des gains supplémentaires en utilisant leurs loisirs et leurs animaux, et, d'autre part, les tarifs prohibitifs du Chemin de fer Chinois de l'Est, qui défendent l'exportation pour le Sud et l'importation de cette direction.

La plupart des marchandises transportées par les charrettes sont des céréales ; on a aussi transporté en grandes quantités des marchandises chinoises d'importation (*chia-ho*), du bois de chauffage, des matériaux de bois de construction, du sel et d'autres marchandises.

Une particularité caractéristique de toutes ces marchandises transportées par charrettes est le fait qu'elles passent toutes par une organisation commerciale chinoise de distribution.

Les tarifs, pendant la période de la guerre mondiale et même depuis, sont très onéreux pour le transport de ces marchandises, étant donné que le prix de beaucoup d'entre elles est très bas.

D'après le *North Manchuria and the Chinese Eastern Railway*, déjà cité, p. 379, le prix de trans-

port du blé à Changchoun par charrettes en dollars-or, par tonne-mille, est le suivant :

	1913-1914	1920-1923	1923-1924
de Kharbine	2,45	1,72	—
de la région de la ligne du Sud	2,50	3,00 — 3,55	6 00 — 8,00

et le prix de transport de différentes marchandises importées de Changchoun :

	1913-1914	1920-1923	1923-1924
à Kharbine	3,50	4,65 — 6,65	5,50 — 8,00
aux villes et stations sur la ligne du Sud	3,70	5,00 — 7,60	5,00 — 8,00

Pendant la saison de 1923-1924, tous les chargements par charrettes, en raison des fréquentes chutes de neige qui paralysent la circulation des trains, du prix de plus en plus élevé du *kaoliang* et de l'activité plus grande des brigands, se sont accrus considérablement. Pour les marchandises importées, cependant, cette augmentation n'a pas été importante. Pour le blé, son prix de transport s'est trouvé presque doublé ; tandis que, pour les marchandises importées, il a augmenté seulement de 15-20 %, ou bien il est resté le même.

C'est pendant la saison de 1920-1921 que le transport du blé par charrettes a atteint son maximum. On transporta de la région de Kirine plus de 1.000.000 de tonnes contre 1.182.000 tonnes par chemin de fer.

En ce qui concerne l'importation des marchandises par charettes, les mouvements de ce trafic, de 1911 à 1924, sont indiqués par les statistiques suivantes :

IMPORTATION DE MARCHANDISES
PAR CHARRETTES, p. 383

	Mille tonnes	En 0/0 des chargements par chemin de fer (excepté le charbon)
1911-1915	60-70	50
1916	80	70
1917	130	80
1918	150	137
1919	180	121
1920	230	173
1921	170	86
1922	130	62
1923	80	38

Les transports considérables des marchandises de *chia-ho* par charrettes ont entretenu en même temps les transports, par charrettes, des céréales, car ces marchandises servent comme chargement de retour pour les charrettes qui ont apporté des céréales du Nord à Changchoun.

Le chemin de fer a transporté seulement les marchandises que les commerçants chargent en été, lorsque le transport par charrettes n'existe pas, et, en hiver surtout, les marchandises appartenant aux commerçants européens, qui ont intérêt à les faire expédier très vite.

2. *Transport par bateaux*

Le transport des marchandises par eau, dans la Mandchourie du Nord, s'opère par les bateaux à vapeur et par les jonques.

Il y a en Mandchourie deux régimes de cours d'eau : le Leao-ho et le Soungari. Chacun dessert sa propre région. Le Soungari est le plus important des deux.

La navigation par bateaux à vapeur sur le Soungari a commencé en même temps que la construction du chemin de fer et elle n'a été utilisée, au début, que pour les besoins du chemin de fer. Mais, dans la suite, elle est devenue un facteur très important dans les transactions commerciales, en apportant des marchandises à Kharbine et en les exportant par les frontières vers l'Amour aussi bien qu'entre les régions voisines. Il suffit de mentionner que, dans certaines années, on a exporté par eau dans la province Maritime des céréales représentant les deux tiers de la quantité totale des céréales qu'on avait importées de la Mandchourie du Nord dans cette province.

Les statistiques suivantes indiquent la proportion entre le blé expédié, pendant les dernières saisons de navigation, par les jonques et par les bateaux à vapeur :

RAPPORTS DES EXPEDITIONS DE BLE PAR JONQUE ET PAR BATEAUX A VAPEUR, p. 386

PORTS	Distance de Kharbine (Milles)	Par bateaux à vapeur	Par jonques
Titaisutze	51	5 %	95 %
Niacerho	57	40 %	60 %
Shitowho	78	45 %	55 %
Sinchiang	97	90 %	10 %
Soluchankotze	106	90 %	10 %
Chialinho	150	90 %	10 %
Tavenho	246	100 %	—

Les sociétés de jonques, qui ont leurs sièges à Fuchiatien, entretiennent des agences dans tous les ports importants et jouissent de la confiance de leurs clients. Ces sociétés concluent des contrats à Fuchiatien et aux différents ports.

Au commencement de la saison de navigation de 1924, il y avait sur le Soungari 92 bateaux à vapeur et 86 remorqueurs, distribués comme suit :

NOMBRE DE BATEAUX A VAPEUR ET DE REMORQUEURS EN 1924, p. 388

	Bateaux à vapeur		*Remorqueurs*	
	Total	Chevaux	Total	Capacité de remorquage (tonnes)
Sous le drapeau russe.....	21	5.160	20	9.985
Sous le drapeau chinois de commerce	58	11.652	36	16.339
Sous le drapeau chinois de marine	2	500	—	—
Sous le drapeau du C.F.C.E.	11	3.800	30	19.356

Un grand avantage pour l'expéditeur, en chargeant ses marchandises par les bateaux à vapeur de la Société du Chemin de fer Chinois de l'Est, consiste dans la possibilité d'un transport direct jusqu'au port de destination.

La flotte du chemin de fer a expédié, de 1913 à 1924, toutes sortes de marchandises, dont voici l'importance en milliers de tonnes :

QUANTITE DE MARCHANDISES EXPEDIEES PAR LES BATEAUX DU C. F. C. E., p. 416

1913	88,7	mille tonnes
1914	119,3	»
1915	106,4	»
1920	109,7	»
1921	75,8	»
1922	80,6	»
1923	119,3	»

Les revenus de la navigation ont été, en dollars-or, les suivants :

REVENUS NETS DE LA NAVIGATION, p. 416

1913	4.320	dollars-or
1914	637	»
1915	4.962	»
1921 déficit	45.139	»
1922	2.878	»
1923	32.672	»

L'augmentation du transport pendant 1923, malgré le malaise dans la navigation, s'explique par le changement complet dans l'organisation du service de la navigation du Chemin de fer Chinois de l'Est, où les mêmes principes de gestion commerciale ont été introduits que ceux qui étaient déjà appliqués, en 1921, à l'égard du chemin de fer.

Il en est résulté une augmentation considérable dans la productivité du travail, un meilleur emploi des bateaux à vapeur en fonctionnement, et, par conséquent, les frais d'exploitation ont été réduits au minimum. En même temps on a donné beaucoup d'attention à l'augmentation des chargements et on a introduit, en vue de lutter contre la concurrence, un système de prix flexibles d'expédition, surtout à l'égard des expéditions de céréales et de bois. En outre, des relations ont été établies avec les maisons de transport chinoises.

Après la flotte du chemin de fer, la seconde place, en tenant compte de la quantité de marchandises expédiées, est prise par la *Chinese Wutung Steam Navigation Company*, société de navigation chinoise, qui, en ce qui concerne le trafic des voyageurs, occupe le premier rang parce qu'elle possède la plus grande quantité de bateaux légers pour voyageurs.

Pendant la saison de 1923, les prix d'expédi-

tion des céréales exportées étaient, pour de courtes distances (50-60 milles), 1,50 cents-or par tonne-mille, et 0,70 à 0,80 cents pour des distances plus grandes, c'est-à-dire comportant plus de 110 milles. A l'égard du transport local, ces prix impliquaient une fluctuation encore plus marquée — de 3,00 à 0,35 cents par tonne-mille. Les prix d'expédition par les jonques étaient, généralement, de 0,15 cents par tonne plus bas que ceux par les bateaux à vapeur.

§ 8. — Le commerce

1. *Commerce intérieur*

Les principaux articles du commerce du pays sont constitués par les céréales, les marchandises de *chia-ho*, les pièces d'argent et les billets de banque, ensuite par les services de transport et de commission.

Dans le commerce intérieur, le système de mutuelle interdépendance dans la répartition des céréales et des marchandises de chia-ho est de la plus grande importance économique.

Les organisations commerciales servent comme une sorte d'intermédiaire pour l'échange de ces marchandises. Elles achètent les céréales du paysan et les mettent à la disposition du marchand exportateur; elles portent aussi des marchandises de chia-ho dans les villages.

Le rôle de Fuchiatien à cet égard est très important. La plupart des marchandises destinées à la Mandchourie du Nord sont d'abord envoyées à Kharbine et, de cette ville, après avoir été assorties, elles sont ensuite réexpédiées dans les villes de provinces

et dans les colonies soit par chemin de fer, soit par eau ou par charrettes.

L'importance de Kharbine-Fuchiatien comme centre commercial est clairement démontrée par les statistiques suivantes :

MOUVEMENT GENERAL DES MARCHANDISES A KHARBINE-FUCHIATIEN, p. 298

ANNEES	EXPEDIEES				REÇUES				MOUVEMENT TOTAL DES MARCHANDISES			
	C.F.C.E. (total) Kharbine Jonction				C.F.C.E. (total) Kharbine Jonction				C.F.C.E. (total) Kharbine Jonction			
	Mille tonnes	0/0	Mille tonnes	0/0	Mille tonnes	0 0	Mille tonnes	0/0	Mille tonnes	0/0	Mille tonnes	0 0
1913..	893	100	205	23,0	516	100	286	55,4	1.409	100	491	34,3
1914..	782	100	240	31,0	498	100	291	58,4	1.280	100	331	41,5
1915..	1.100	100	327	29,7	638	100	398	62,4	1.738	100	725	41,7
1916..	1.060	100	300	28,3	726	100	473	65,1	1.786	100	773	43,3
1917..	1.442	100	494	34,2	773	100	494	63,9	2.215	100	988	44,6
1918..	1.065	100	396	37,2	606	100	345	56,9	1.671	100	741	44,3
1919..	929	100	447	48,0	563	100	347	61,6	1.492	100	794	53,2
1920..	1.289	100	657	50,6	629	100	363	57,7	1.918	100	1.020	55,2
1921..	1.708	100	716	41,9	730	100	508	69,6	2.438	100	1.224	50,2
1922..	2.081	100	621	29,8	1.069	100	632	59,1	3.150	100	1.253	39,8
1923..	2.337	100	752	32,2	1.117	100	636	56,9	3.454	100	1.388	40,2

Ainsi le rôle de Kharbine se développe plus rapidement comme expéditrice des marchandises que comme receveuse.

Environ 57 % de toutes les marchandises venant du dehors et d'autres stations sur le Chemin de fer Chinois de l'Est arrivent à Kharbine.

L'absence de communications directes entre les chemins de fer de la Chine proprement dite et le Chemin de fer Chinois de l'Est, l'éloignement des centres finaux de distribution des marchandises et la complexité des routes de transport expliquent pourquoi, dans le commerce intérieur et plus particulièrement dans le commerce chinois du pays, les agences de transport et de commission jouent un rôle si important. Leurs principales occupations consistent dans l'envoi des marchandises du Sud au Nord et dans la direction contraire, par chemin de fer, par eau et par route; mais leurs commissions et leurs opérations de crédit sont moins importantes. Et Kharbine est toute destinée pour constituer le centre des activités des maisons de transport dans la Mandchourie du Nord, d'autant plus que Changchoun a perdu naguère son importance comme centre de distribution pour cette région.

Il suffit de mentionner qu'en dehors de ces organisations commerciales, on trouve, dans la Mandchourie du Nord, les *Russian Exchange Companies* à Kharbine et, à Manchouli, la Chambre de commerce japonaise, l'Union des exportateurs japonais et un certain nombre de sociétés commerciales chinoises.

Tout le commerce chinois à Fuchiatien est entre les mains des Chinois. Et même, sur les 1.760

maisons de commerce de Kharbine proprement dit, il y en a 1.066 qui appartiennent aux Chinois.

2. *Commerce extérieur*

C'est en 1906-1908 qu'on a commencé à exporter les produits de la Mandchourie dans les pays étrangers. Les haricots sont expédiés en Europe, notamment en Angleterre, et les exportations de légumes et de céréales ont été bientôt suivies par celles du bois, de la laine, de la viande, etc.

La politique du Gouvernement russe s'est efforcée d'ouvrir en Mandchourie un marché pour la vente des articles de la manufacture russe Aussi les importations des autres pays n'ont pas été favorisées.

Avant la guerre de 1914, la plupart des importations étaient organisées par la Russie, l'Autriche-Hongrie, les Etats-Unis d'Amérique du Nord et le Japon. Elles passaient par Changchoun. D'ailleurs, à l'exception de quelques articles, ce commerce n'est pas spécialisé suivant les différentes catégories des marchandises importées. Par contre, le commerce d'exportation est plus spécialisé.

La plus grande partie des exportations, les haricots et le blé, allaient au Japon et en Europe ; la laine, les cuirs et d'autres articles bruts en Europe; le bois, dans la Mandchourie du Sud. La part de la Russie, par rapport au poids des marchandises transportées, ne comportait que 19 % des importations et 10 % des exportations.

Le mouvement général du commerce extérieur ayant donné lieu à un trafic sur le Chemin de fer

Chinois de l'Est, s'exprime, en milliers de tonnes, par les chiffres suivants :

MOUVEMENT GENERAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR
PASSÉ SUR LE C.F.C.E., p. 279

ANNEES	Exportation	Importation	Total
	(en milliers de tonnes)		
1913	581,7	279,3	861,0
1914	533,7	277,6	811,3
1915	798,5	321,3	1.119,8
1916	680,4	332,6	1.013,0
1917	1.042,0	349,3	1.391,3
1918	774,1	231,7	1.005,8
1919	713,2	270,7	,983,9
1920	1.006,1	255,2	1.261,3
1921	1.360,6	326,4	1.687,0
1922	1.570,4	384,2	1.954,6
1923	1.794,5	449,6	2.244,1

Ces chiffres montrent clairement que le commerce extérieur de la Mandchourie du Nord se développe progressivement, et que l'exportation y occupe la première place, car elle représente maintenant 80 % du total du commerce extérieur transporté par le chemin de fer.

La guerre de 1914 obligea la Mandchourie du Nord à trouver pour ses marchandises de nouveaux marchés et à réorganiser les relations commerciales qui étaient bouleversées. La place des marchandises allemandes et autrichiennes fut prise par les articles américains et japonais. L'importance industrielle des haricots augmenta considérablement pendant la guerre et l'huile de haricots fut particulièrement recherchée.

La débâcle générale de la Russie, qui commença

en 1917, eut une conséquence très désastreuse sur le marché de la Mandchourie du Nord. Il en résulta une dépression qui a été ressentie même jusqu'à présent.

Les chiffres suivants représentent les statistiques des marchandises d'importation transportées par le Chemin de fer Chinois de l'Est de 1913 à 1924, en milliers de tonnes :

IMPORTATIONS, p. 283

ANNEES	Reçues du Chemin de fer de l'Oussouri	Reçues du Chemin de fer du Sud de la Mandchourie	Reçues du Chemin de fer de la Transbaïkalie	Total
	(en milliers de tonnes)			
1913	70,1	175,9	33,3	279,3
1914	62,9	184,5	30,2	277,6
1915	55,3	234,2	31,8	321,3
1916	74,0	238,9	20,2	332,6
1917	62,1	269,8	17,4	349,3
1918	36,6	187,8	7,3	231,7
1919	28,4	229,8	12,4	270,6
1920	15,3	234,3	5,6	255,2
1921	14,3	307,6	4,5	326,4
1922	27,2	349,0	8,0	384,2
1923	48,6	396,2	7,8	449,6

A ces chiffres il faut ajouter des quantités considérables de marchandises d'importation qui, en 1922, comprenant 130 milliers de tonnes, ont été expédiées de Changchoun à Kharbine par charrettes et qui ont atteint Changchoun par le Chemin de fer du Sud de la Mandchourie.

On a importé par Vladivostok surtout du sel, du sucre, du thé, des poissons, et, partiellement, des légumes. Par contre, l'importation des matières colo-

rantes, des fruits, des marchandises à la pièce, des merceries et, en général, des marchandises de manufacture ont exclusivement passé par Daïren.

L'exportation, au contraire, montre un tableau tout différent. C'est ce qu'on pourra constater par l'examen des chiffres suivants, en milliers de tonnes:

EXPORTATIONS, p. 284

ANNEES	Expédiées au Chemin de fer de l'Oussouri	Expédiées au Chemin de fer du Sud de la Mandchourie	Expédiées au Chemin de fer de la Transbaïkalie	Total
	(en milliers de tonnes)			
1913	462,7	70,6	48,5	581,8
1914	405,9	85,4	42,4	533,7
1915	585,0	171,7	41,7	798,4
1916	433,4	184,3	62,6	680,3
1917	551,2	340,9	149,9	1.042,0
1918	199,6	528,6	45,9	774,1
1919	218,4	385,7	109,1	713,2
1920	120,7	801,9	83,6	1.006,2
1921	440,2	866,5	54,0	1.360,7
1922	617,2	868,5	84,7	1.570,4
1923	716,1	1.054,6	23,8	1.794,5

Les chiffres cités indiquent que, dans les circonstances normales, on a exporté par Vladivostok de très grandes quantités de marchandises; en 1913, par exemple, on avait transporté par Vladivostok 400 milliers de tonnes de haricots, c'est-à-dire plus que ce qui avait été exporté par tous les ports de la Mandchourie du Sud à la même époque.

Cette prédominance de Vladivostok sur Daïren s'est maintenue jusqu'en 1917.

Mais, au cours de la guerre mondiale et même depuis, l'exportation par Daïren a augmenté de plus

en plus et elle a fini par dépasser celle de Vladivostok.

En 1923, le mouvement de l'exportation des marchandises s'est divisé comme suit : à Egersheld 40 %, à Daïren 58 % du total de l'exportation.

Avant la guerre mondiale, les prix de transport maritime, pour l'Europe, de Daïren et d'Egersheld, étaient de 6 à 9 dollars américains par tonne. Au cours de la guerre, les prix ont augmenté de mois en mois, et ils ont atteint leur maximum à la fin de la guerre, en 1920, époque à laquelle ils se sont élevés presque à 40 dollars-or par tonne. Au commencement de la seconde moitié de 1920, il se produisit un changement dans les quantités de chargements. Les prix de transport tombèrent rapidement et, après le mois de mai 1921, ils étaient approximativement de 10 dollars par tonne pour les céréales expédiées de Daïren en Europe, tandis que, d'Egersheld, ils étaient un peu plus élevés. Depuis 1921, le prix de transport maritime pour les Etats-Unis d'Amérique du Nord a varié de 6 à 8 dollars par tonne.

La plupart des compagnies de navigation sont des compagnies japonaises : la *Osaka Chosen Kaisha*, la *Nippon Yusen Kaisha* représentent les plus importantes. Les bateaux américains de la *United States Shipping Board* transportent aussi des marchandises de la Mandchourie du Nord et y importent d'autres produits.

Le taux de l'assurance maritime est de 1 à 2 pour 100.

Les factures qui suivent les marchandises sont certifiées au consulat du pays de destination

En ce qui concerne la taxe des douanes maritimes chinoises, aussi bien sur l'importation que sur l'exportation, elle est, en moyenne, de 5 % *ad valorem*. Une réduction d'un tiers est accordée aux exportations et importations dans la Mandchourie du Nord par le Chemin de fer Chinois de l'Est.

Pour les crédits de banque, ils sont non seulement très onéreux, mais aussi plus difficiles à obtenir actuellement qu'à l'époque d'avant-guerre. Un crédit pour l'exportation est généralement chargé de 12 à 13 % d'intérêts par an. Les traites sont ordinairement signées pour trois mois à vue.

3. *Chiffres d'affaires du chemin de fer*

Une des premières questions que se posent les personnes intéressées au Chemin de fer Chinois de l'Est consiste à se demander si celui-ci est une entreprise rémunératrice, puis quels sont ses chiffres d'affaires actuels comparés à ceux d'avant-guerre et du temps d'avant les révolutions; enfin quelles traces ces cataclysmes ont-ils laissées sur les finances du chemin de fer.

Avant la guerre mondiale. — La nécessité, pour le chemin de fer, de subordonner sa politique commerciale aux fins du Gouvernement russe engendrait une conséquence des plus défavorables pour les finances du chemin de fer.

C'est ainsi que les produits de manufactures en transit entre la Russie et la Chine pour la Mandchourie étaient soumis à un tarif qui était 7 ou 8 fois plus bas que les tarifs locaux auxquels étaient assu-

jettis les produits du pays ou les produits étrangers importés par les ports de mer, et, par conséquent, les frais d'expédition de Moscou à Kharbine, villes séparées par une distance de 4.694 milles, étaient pratiquement les mêmes que pour la distance de Daïren à Kharbine, dont la longueur est de 592 milles. Par contre, lorsqu'on exportait du blé en Russie, ces tarifs étaient fixés de telle façon que le transport des céréales mandchouriennes de Kharbine à Tchita, 882 milles, coûtait plus cher que le transport de Novo-Nikolaïevsk vers la Sibérie de l'Ouest, 1.796 milles. Au contraire, le blé expédié dans la région de l'Oussouri pour les besoins des moulins de la province Maritime, était transporté à un taux considérablement plus bas que la farine.

Des trois ports de commerce : Vladivostok, Ying-keou et Dalny (Daïren), on donnait la préférence à ce dernier, malgré le fait que celui-ci ne se trouve pas sur le territoire russe. Aussi beaucoup de travaux avaient été commencés à Dalny pour l'outillage d'un port. D'autre part, les tarifs d'exportations pour le blé étaient de moitié plus bas, dans la direction du Sud, par tonne et par mille, que dans la direction de l'Est.

Comme conséquence de cette politique de tarifs, les résultats des chargements par le chemin de fer pendant la première année du trafic, en 1903, furent les suivants :

Sur le total de 323 mille tonnes de chargements expédiés par le chemin de fer, environ 200 mille représentaient le chiffre d'affaires, en marchandises, avec la Russie et les consignations de transit.

Après le traité de paix de Portsmouth, l'ancien système des tarifs perdit sa raison d'être, car il devenait impossible d'expédier des produits des manufactures russes en Chine; les tarifs locaux ne pouvaient plus servir de barrière pour les marchandises étrangères, du fait que celles-ci pouvaient être expédiées presque jusqu'à Kharbine suivant tout tarif fixé par le Chemin de fer du Sud de la Mandchourie, indépendamment du Chemin de fer Chinois de l'Est; enfin, il était absurde de continuer à encourager les chargements des marchandises d'exportation par Daïren, qui était alors un port étranger ; c'eût été aller ainsi à l'encontre des intérêts des ports russes.

Pendant la période de 1905 à 1907, des tarifs provisoires furent, en conséquence, établis et, en 1908, la question de la politique économique du chemin de fer fut envisagée du point de vue nouveau de la situation changée.

Les tarifs locaux, généralement élevés, étaient insuffisants pour empêcher les importations étrangères, et il devenait alors nécessaire d'introduire des taux qui, pour les mêmes marchandises, différeraient suivant la direction où elles seraient expédiées : l'expédition de Kwanchengtze (Changchoun) à Kharbine devant coûter considérablement plus cher que l'expédition dans la direction opposée.

Au moyen des tarifs correspondants, il fut possible de diriger presque toute l'exportation par Vladivostok et plus de la moitié de l'importation fut reçue par des chemins de fer russes. En 1909, on les divisait, d'après les chemins de fer, de la façon suivante :

CHIFFRES D'AFFAIRES DU C.F.C.E. DE 1909, p. 400

	Chargement	Déchargement
	(Mille tonnes)	
Chemin de fer de l'Oussouri	342	74
Chemin de fer de la Transbaïkalie	13	11
Chemin de fer du Sud de la Mandchourie	27	52
Total	382	137

Ces résultats, cependant, n'avaient été obtenus que par suite d'un sacrifice très lourd. Afin de trouver des chargements pour sa ligne orientale, le Chemin de fer Chinois de l'Est fut obligé d'établir, dans cette direction, des tarifs plus avantageux pour ses clients que ceux de la ligne du Sud; les prix d'expédition dans la direction du Sud devenaient, par suite, si élevés qu'ils pouvaient être considérés comme prohibitifs. Ces prix étaient supérieurs à ceux de l'expédition par des charrettes du pays, de sorte que l'importation et l'exportation des marchandises se firent le long du chemin de fer par charrettes du pays.

L'exportation en Russie était minime, car, sur 382 milliers de tonnes de marchandises exportées, il n'était expédié dans les provinces Maritime et de Transbaïkalie russes que 66 milliers de tonnes, le reste étant envoyé, à travers l'océan, aux pays étrangers, au Japon surtout.

Dans les statistiques d'importation, les marchandises russes n'occupaient, elles aussi, qu'une place très modeste : un total de 24 milliers de tonnes. Le reste, c'est-à-dire 60 milliers de tonnes de marchandises importées de l'Extrême-Orient en Mandchourie, consistait en articles chinois et japonais.

Ainsi, l'un des résultats visés par le tarif de 1908 se trouvait obtenu, quoique avec beaucoup de sacrifices : le chargement des marchandises exportées par Egersheld.

Mais la politique d'importation n'avait pas très bien réussi et, malgré l'indifférence qu'on montrait à l'égard du développement de l'industrie locale, celle-ci s'était constituée sous l'empire des besoins croissants du pays et en raison de la présence de quantités considérables de matières premières.

Le chemin de fer commença, en conséquence, à abandonner la première politique et à introduire graduellement des tarifs protecteurs des différentes branches de l'industrie locale ; il établit, par suite, des tarifs interdisant dans le Sud l'exportation de la farine, du gruau d'avoine et du sucre d'Ashiho ; il abaissa aussi les prix pour le transport du charbon.

Le chemin de fer travailla avec les tarifs dont il s'agit jusqu'à la Grande Guerre de 1914.

Voici les déficits de l'exploitation du chemin de fer, y compris les frais causés par les conditions particulières de cette exploitation :

DEFICITS D'EXPLOITATION DU C.F.C.E., p. 401

	Dollars-or
1903 (Commencement en juillet)	2.258.303
1904-1906 (Guerre russo-japonaise)	43.160.533
1907	10.626.009
1908	7.803.452
1909	6.326.294
1910	5.164.505
1911	4.735.185
1912	3.991.940
1913	2.967.129
1914	2.256.458

En 1913, la dernière année de l'exploitation normale du chemin de fer, les chiffres d'affaires de la ligne étaient les suivants, en milliers de tonnes :

CHIFFRES D'AFFAIRES DU C.F.C.E. EN 1913, p. 401

	1909 (Mille tonnes)	%	1913 (Mille tonnes)	%
Transport local	152	20,9	244	20,5
Exportations	383	52,3	550	46,1
Importations	136	18,5	273	22,9
En transit	61	8,3	125	10,5
Total	732	100	1.192	100

Pendant les quatre années qui suivirent l'année 1909, la quantité de marchandises expédiées par le chemin de fer augmenta de plus de 150 %; — elle passa de 732 milliers à 1.192 milliers de tonnes. L'exploitation du chemin de fer, comme autrefois, se basait sur l'exportation et l'importation, qui représentaient 70 % du total, bien que l'exportation diminuât dans une certaine mesure, ou, du moins, bien qu'elle n'augmentât pas dans une proportion sensible, tandis que l'importation avait presque doublé depuis 1909.

Les marchandises expédiées en transit s'accrurent plus rapidement, et leur importance fut plus que doublée pendant ces quatre années.

En outre, malgré la politique des tarifs prohibitifs à l'égard des exportations dans le Sud, les marchandises expédiées dans cette direction augmentèrent : pendant les quatre années considérées, elles s'accrurent de 250 %, tandis que celles expédiées dans la direction orientale, bien que conser-

vant la première place, ne progressèrent que de 150 pour 100.

A l'égard des importations, la direction orientale avait même perdu quelque chose, tandis que les importations par le Chemin de fer du Sud de la Mandchourie augmentaient de 250 %.

Voici les chiffres de l'année 1913, en milliers de tonnes :

EXPEDITIONS PAR LE C.F.C.E., EN 1913, SUIVANT LES DIRECTIONS, p. 401

	Chargement (Mille tonnes)	Déchargement (Mille tonnes)
Chemin de fer de l'Oussouri	461 (en 1909: 342)	71 (en 1909: 74)
Chemin de fer de la Transbaïkalie ...	19 (en 1909: 13)	36 (en 1909: 11)
Chemin de fer du Sud de la Mandchourie..	70 (en 1909: 27)	166 (en 1909: 52)
Total	550 mille tonnes	273 mille tonnes

Ainsi il est clair qu'aucune mesure prohibitive ne pouvait empêcher les relations économiques naturelles et positives entre les deux parties de la Mandchourie, la partie du Nord et celle du Sud, relations qui, d'ailleurs, étaient habilement favorisées par les Japonais.

Au cours de la grande guerre de 1914 et la révolution russe. — Il n'y a pas de doute que la colonisation de la Sibérie par les Russes et le rapide développement économique de ce pays étaient susceptibles d'assurer la croissance de la quantité des marchandises expédiées en transit; ensuite la colonisation continue et intensive des terrains incultes de la Mandchourie par les Chinois ne pouvait qu'abou-

tir à une exportation de plus en plus importante, surtout du blé, et, par voie de conséquence, à une importation également considérable des articles de consommation pour les Chinois.

Quoiqu'il en soit, au cours de la guerre mondiale, le chemin de fer fut considéré comme une partie du grand réseau sibérien reliant la Russie avec Vladivostok, et la ligne s'efforça de tendre tous ses efforts vers les expéditions, en transit, de marchandises, des troupes et du matériel de guerre, ne donnant que peu d'attention aux expéditions locales.

Les marchandises transportées, en milliers de tonnes pendant 1916, l'année la plus typique de toutes celles de cette période, atteignirent les chiffres suivants :

CHIFFRES D'AFFAIRES DU C.F.C.E. EN 1916, p. 402

	(Mille tonnes)
Transportées au Chemin de fer de l'Oussouri....	426
Transportées au Chemin de fer de la Transbaïkalie	23
Transportées au Chemin de fer du Sud de la Mandchourie	181
	630
Reçues du Chemin de fer de l'Oussouri.....	72
Reçues du Chemin de fer de la Transbaïkalie..	18
Reçues du Chemin de fer du Sud de la Mandchourie	234
	324
Transport local.....	394
Transit.....	722
Total	2.070

D'après ces statistiques, les marchandises expé-

diées en transit par le Chemin de fer de l'Oussouri, de Vladivostok en Russie, devinrent très importantes; par cette ligne on avait expédié plus d'un tiers de toutes les marchandises. En outre, pendant l'année dont il s'agit, on transporta en transit 500 milliers de tonnes de vivres pour les militaires, chiffres ne figurant pas dans les statistiques citées. Par conséquent, le transit total du chemin de fer dépassa 1.200 milliers de tonnes.

En ce qui concerne le transport local, celui-ci s'accrut principalement par suite de la fièvre de construction qui régnait à Kharbine, où les capitaux s'accumulaient en raison des bénéfices de guerre. C'est ainsi que le transport de matériaux de construction, comparé à celui de l'année précédente, 1915, augmenta de 53 milliers de tonnes.

Les exportations perdirent de plus en plus de leur importance dans les statistiques du chemin de fer. En 1913, elles représentaient encore environ la moitié du total du transport, mais déjà, en 1916, elles n'en atteignirent même pas le tiers. C'est que la direction des exportations avait changé: Vladivostok n'était plus le seul port d'exportation; depuis on exportait de plus en plus dans le Sud.

Pour les importations, celles-ci augmentèrent; elles atteignirent les proportions du trafic local, et la direction du Sud, comme autrefois, prit la prédominance sur les autres. La plupart des marchandises importées restèrent à Kharbine, pour être envoyées ensuite en Russie, de sorte que le transport en transit fut, en réalité, bien supérieur aux indications fournies par les chiffres des statistiques.

Au cours de la période de la Révolution russe

et des guerres civiles, l'exploitation du chemin de fer dévia encore davantage des conditions d'avant-guerre.

Voici les chiffres d'affaires, en milliers de tonnes, du Chemin de fer Chinois de l'Est pendant cette période, 1917-1919 :

CHIFFRES D'AFFAIRES DU C.F.C.E.
EN 1917, 1918 et 1919, p. 403

	1917	1918	1919
	(Mille tonnes)		
Transportées au Chemin de fer de l'Oussouri	537	184	202
Transportées au Chemin de fer de la Transbaïkalie	101	11	47
Transportées au Chemin de fer du Sud de la Mandchourie	333	523	382
	971	718	631
Transportées du Chemin de fer de l'Oussouri	61	35	43
Transportées du Chemin de fer de la Transbaïkalie	12	1	9
Transportées du Chemin de fer du Sud de la Mandchourie	260	184	221
	333	220	273
Transport local	403	315	322
Transit	299	10	75
Total	2.006	1.260	1.301

Lorsque, en 1917, avec la diminution rapide du transport en transit tombé à 300 milliers de tonnes, et sa suspension presque complète en 1918, le matériel roulant devint disponible pour les expéditions locales, ce fait eut pour résultat immédiat de porter

les exportations en 1917 à environ 1 million de tonnes. Le manque de wagons, qui était la conséquence de leur affectation exclusive aux exportations, se fit sentir dans la suite avec plus d'inconvénients encore, à mesure que les voitures expédiées en Sibérie tardaient à revenir.

Ce fut surtout, en 1919, à la suite d'une amélioration temporaire dans le mouvement de transit, que cette pénurie de matériel fut ressentie d'une manière particulièrement aiguë. En même temps les tribulations de la Russie eurent pour résultat d'empirer rapidement la condition technique de la ligne; la discipline se relâcha, la productivité du travail diminua, les facilités de chargement et de transport du chemin de fer ne furent plus convenablement utilisées.

En conséquence, le transport diminua d'année en année; le chiffre le plus bas fut atteint pendant la seconde moitié de 1919.

En même temps apparaissait une désorganisation graduelle des finances de la ligne: le Chemin de fer Chinois de l'Est, ne jouissant plus des subsides du Gouvernement russe, recevait dans ses caisses du papier-monnaie sans valeur; pour maintenir son revenu en face de la chute du change au même niveau qu'autrefois, l'Administration du chemin de fer avait, sans doute, introduit dans ses tarifs un coefficient, mais elle était fréquemment impuissante à se défendre contre la chute du change.

Aussi l'exportation et l'importation par Vladivostok diminuèrent d'année en année, tandis que, par Changchoun, elles augmentaient de plus en plus. En 1916, l'exportation vers l'Est était double

de celle du Sud, tandis que, en 1919, la situation était presque entièrement renversée.

En même temps, le transport par charrettes se développait constamment ; les charrettes indigènes prenaient au chemin de fer de nouveaux chargements et lui enlevaient même des régions entières.

Une certaine amélioration temporaire se produisit à la fin de 1919 et au début de 1920, lorsque l'évacuation de la Sibérie par les « blancs » donna au chemin de fer une certaine quantité de chargements de valeur et de matériel roulant; la navigation, redevenue libre, put transporter de nouveau le blé mandchourien — principalement du froment — pour les marchés européens affaiblis par les années de guerre. A la fin de 1919 et pendant les neuf premiers mois de 1920, ces circonstances avaient suscité une activité plus apparente que réelle au marché de la Mandchourie du Nord et relativement au fonctionnement du chemin de fer.

La crise du chemin de fer en 1920. — Le chemin de fer transporta en 1920, pour le compte des particuliers, 1.595 milliers de tonnes de toutes sortes de marchandises. En voici les statistiques, en milliers de tonnes :

CHIFFRES D'AFFAIRES DU C.F.C.E. EN 1920, p. 404

	Mille tonnes
Transportées au Chemin de fer de l'Oussouri	107
Transportées au Chemin de fer de la Transbaïkalie	9
Transportées au Chemin de fer du Sud de la Mandchourie	885
	1.001

Transportées du Chemin de fer de l'Oussouri	13
Transportées du Chemin de fer de la Transbaïkalie	1
Transportées du Chemin de fer du Sud de la Mandchourie	234
	248
Transport local	344
Transit	2
Total	1.595

Au cours de cette année, le chemin de fer s'engagea particulièrement dans le transport des marchandises d'exportation. Dans les directions du Sud et de l'Est, des marchandises furent exportées ayant pour destination les marchés d'outre-mer; dans la direction de l'Ouest, par la station de Manchouli, passèrent des marchandises destinées à alimenter la population de la Transbaïkalie et les armées. Ces marchandises figurent dans les statistiques parmi des marchandises en trafic local et non en transit, du fait qu'elles étaient transportées à la station de Manchouli comme marchandises de commerce et ensuite de cette station vers l'Ouest comme fournitures militaires.

La plupart des exportations furent dirigées vers le Sud. Cette direction absorba plus de 83 % de toutes les marchandises exportées. Vers la direction de l'Est furent acheminées 100 milliers de tonnes de marchandises, dont à peu près 50 milliers de tonnes représentant des exportations de bonne foi par Egersheld.

Les importations ne se firent que par la ligne du Sud. Le mouvement de transit était discontinu.

En 1920, la reprise du transport commença en

avril, lorsque la saison des charrettes se termina et elle atteignit son maximum en juillet, saison des mauvaises routes. Le transport diminua ensuite, particulièrement en décembre, au commencement de la bonne saison pour le trafic des charrettes, ainsi qu'on peut le constater, d'après le *North Manchuria and the Chinese Eastern Railway*, déjà cité, p. 405, par les chiffres suivants :

	Mille tonnes
Janvier	72
Février	69
Mars	76
Avril	89
Mai	116
Juin	171
Juillet	196
Août	163
Septembre	137
Octobre	150
Novembre	161
Décembre	103

En décembre 1920, la situation du chemin de fer devint critique. Car, avec le retour aux conditions normales de la vie, une période de dépression de plus en plus grande pesa sur les marchés internationaux; les prix, qui, au cours de la guerre, avaient monté très haut, commencèrent peu à peu à baisser, ce qui eut pour résultat de rendre très difficile la vente des marchandises préparées au temps de guerre. A Londres, les cotes des haricots — article d'exportation de la Mandchourie du Nord — tombèrent rapidement. Les haricots, dont le cours au commencement de 1920, variait de 31 à 38 livres sterling la tonne, baissèrent, au milieu de l'année, à 24-23 livres sterling, et, en février 1921, ils n'étaient que de 11 livres sterling la tonne.

En raison de la différence énorme dans les prix aux lieux d'origine et aux lieux de vente, différence causée par les conditions du temps de guerre, il devint possible aux chemins de fer d'élever partout leurs prix d'expédition. Mais, après la guerre, cette différence devait rapidement disparaître, et les chemins de fer des pays à change normal furent obligés d'abaisser leurs tarifs.

En janvier 1920, la différence dans les prix des haricots entre Daïren et Kharbine était de 55,80 dollars la tonne; en janvier 1921, elle était de 16,43 dollars. En 1920, cette différence considérable dans les prix permit l'expédition des haricots non seulement à des prix très élevés, mais même aux prix des express, lorsqu'il n'y avait pas de voitures disponibles. Ce fut de cette manière que furent transportées 80.000 tonnes de haricots.

Mais déjà en décembre 1920 et en janvier 1921, lorsque les tarifs d'avant-guerre furent doublés et que le chemin de fer eut adopté l'étalon d'or, les tarifs de petite vitesse parurent excessifs, et, en attendant la baisse des tarifs, les haricots furent expédiés par charrettes, car le transport par chemin de fer était trois fois plus cher que le transport par charrettes.

Ainsi, en décembre 1920, le chemin de fer transporta seulement 58 milliers de tonnes de céréales, tandis qu'il y avait de nombreuses voitures disponibles et des centaines de milliers de tonnes de marchandises dans les entrepôts de plusieurs gares. Par contre, dans ce même mois, les charrettes du pays transportèrent plus de 250 milliers de tonnes de céréales.

De plus, il n'était pas question alors de faire des expéditions entre la Transbaïkalie « rouge » et la province Maritime « blanche ».

Ainsi le chemin de fer se trouvait dans une très mauvaise situation. Non seulement, au point de vue technique, son état était déplorable, mais encore l'Administration du chemin de fer avait dû lutter contre de graves difficultés d'ordre pécuniaire. Tous les matériaux se payaient alors argent comptant en monnaie métallique et le papier-monnaie déprécié s'accumulait dans les coffres-forts du chemin de fer comme une sorte de poids mort. L'Administration fut même obligée de recourir aux emprunts à des banques chinoises pour payer les salaires de ses employés, tandis que les règlements aux fournisseurs étaient souvent renvoyés aux délais extrêmes.

La situation presque désespérée du chemin de fer demandait donc une revision complète de sa politique économique et nécessitait des mesures décisives à l'égard de son organisation intérieure, mesures susceptibles d'équilibrer le revenu de l'entreprise, de réduire ses frais d'exploitation et d'améliorer ses conditions techniques.

4. Revision des tarifs

Avant la Révolution russe, le Chemin de fer Chinois de l'Est était surtout employé à servir de moyen de transport entre la Russie centrale, la Sibérie et son port d'Extrême-Orient, Vladivostok; en même temps il servait à introduire en Mandchourie les marchandises de manufacture russe et à importer en Russie les matières premières pour son industrie. Les tarifs du chemin de fer, qui n'étaient

pas basés sur les conditions locales, mais qui étaient dictés par la Russie, se trouvaient donc établis d'après ces préoccupations-là. On comptait que les tarifs, étant prohibitifs pour l'exportation dans le Sud et l'importation de ce côté, favoriseraient tôt ou tard les autres moyens de transport.

Dès le commencement de la guerre mondiale, lorsque tout le matériel roulant du Chemin de fer Chinois de l'Est fut employé pour les expéditions nécessitées par la guerre, il devint très difficile et même impossible d'obtenir des wagons pour le transport des marchandises de commerce. D'ailleurs, en 1919, en raison de l'augmentation des tarifs et du mauvais état du chemin de fer, le transport en grandes quantités devint inacessible.

En conséquence, pendant les années 1919 et 1920, plus d'une moitié de la production des céréales fut transportée de la zone du chemin de fer sur des charrettes.

Il est vrai que, vers l'automne de 1920, le matériel roulant fut remis à la disposition du commerce, mais les tarifs en vigueur pendant l'hiver de 1920-1921 étaient si élevés que le chemin de fer ne pouvait faire concurrence au transport, meilleur marché, par charrettes.

Abstraction faite des charges supplémentaires, le tarif du Chemin de fer Chinois de l'Est, suivant le *North Manchuria and the Chinese Eastern Railway*, déjà cité, p. 413-414, était alors de 13,5 cents-or par tonne pour 150 milles, tandis que le Chemin de fer du Sud de la Mandchourie demandait 4,5 cents pour la même distance, les chemins de fer du Gouvernement chinois — 4,5 cents, les chemins

de fer de l'Empire japonais — 2,5 cents et les charrettes du pays n'exigeaient pas plus de 6 cents-or.

Comme le transport se trouvait réduit au minimum, le Chemin de fer Chinois de l'Est fut obligé de reviser en toute hâte ses tarifs afin de rétablir son commerce et le mouvement des affaires dans la région.

La nouvelle Administration procéda à la revision des tarifs en changeant les taux pour chaque catégorie de marchandises séparément, sans effectuer cependant une réduction générale.

Le tarif du blé fut réduit au niveau supérieur de 12,5 % aux taux d'avant-guerre; pour le bois, on abaissa le tarif de 25 % et pour le charbon de 50 %. Les tarifs pour le transport des marchandises de Mongolie furent rétablis au niveau d'avant-guerre, tandis que ceux relatifs aux marchandises d'importation destinées à la consommation chinoise étaient également diminués.

En dehors de cette réduction, on revisa le système des tarifs en le simplifiant par une codification et en donnant une attention spéciale aux tarifs locaux pour rendre leur application plus claire aux commerçants chinois.

Cependant le changement dans la direction de l'exportation en faveur de Vladivostok, en 1921, avait amené le Chemin de fer du Sud de la Mandchourie à atténuer ses tarifs afin d'attirer des expéditions dans la direction du Sud.

Cette réduction ne rencontra pas de difficultés de la part du Chemin de fer Chinois de l'Est, puisque celui-ci conservait toujours un avantage pour

le transport vers l'Est. D'ailleurs la réduction des tarifs du Chemin de fer du Sud de la Mandchourie ne concernait que les marchandises consignées du Chemin de fer Chinois de l'Est et ne s'appliquait pas aux marchandises de Changchoun en transport local. Cette réduction comportait 30 % et elle était dirigée contre le transport par charrettes, car le blé apporté à Changchoun par les charrettes du pays ne bénéficiait pas des tarifs réduits.

Comme conséquence directe de ces tarifs « anti-charrettes », les entreprises de transport qui avaient été engagées dans les affaires de charrettes commencèrent à péricliter, et le commerce du blé de Changchoun déclina complètement.

Alors les marchands japonais de Changchoun s'alarmèrent fort et ils demandèrent au Chemin de fer du Sud de la Mandchourie d'introduire des taux analogues aussi bien pour le transport local que pour le transport en transit. Le Chemin de fer du Sud de la Mandchourie fut obligé de faire droit à cette réclamation, et, dans une conférence entre les deux chemins de fer, tenue à Changchoun en 1922, un nouvel accord fut établi.

En vertu de cet accord, d'un côté le Chemin de fer Chinois de l'Est réduisait ses tarifs pour le Sud au niveau des prix demandés par les charrettes du pays, et, de l'autre, le Chemin de fer du Sud de la Mandchourie augmentait respectivement ses prix de transport, en les rendant identiques à ses tarifs locaux. Le prix total pour l'expédition des exportations à Daïren restait le même, mais le Chemin de fer du Sud de la Mandchourie, qui bénéficiait de l'augmentation des taux d'exportation, s'engageait

à faire certains paiements au Chemin de fer Chinois de l'Est, à titre d'indemnité des pertes que ce dernier éprouvait par suite de la réduction de ses tarifs.

5. *Agences du chemin de fer*

Au début de 1921, le chemin de fer avait cinq agences, dont trois étaient des agences commerciales à Vladivostok, Kharbine et Potune, avec une succursale à la station de Laosiakeou, et deux agences de douanes aux stations de Suifenho et de Manchouli. A cette époque l'agence de Potune ne travaillait pas, et, seule, sa succursale de Laosiakeou fonctionnait.

Les conditions qui prévalaient alors avaient beaucoup entravé les services des agences, en même temps qu'elles étaient très onéreuses pour les clients, à cause des nombreuses formalités auxquelles étaient soumises la procuration des commissions et l'exécution de celles-ci. Les taux imposés par les agences étaient trop rigides, et ne pouvaient être modifiés qu'avec l'autorisation de l'Administration du chemin de fer.

Pour faire disparaître toutes ces difficultés, on revisa les règlements concernant les agences, en donnant à celles-ci plus de liberté dans leurs opérations commerciales. Elles étaient autorisées à réduire leurs taux, à faire des avances et à ouvrir des crédits à leurs clients en expédiant leurs marchandises sans le paiement des frais, paiement qui était assuré par le reste de la consignation.

L'agence de Potune a été rétablie, à cause de l'importance de cette région. Une autre succursale a été ouverte à Tatiakeou, district de la ville de

Tchuj; une agence de douanes et une maison de transport à Changchoun.

Les opérations des agences ont commencé à se développer et à devenir plus importantes, et leurs revenus ont ainsi augmenté.

Nous donnerons, ici, l'état du développement du mouvement des marchandises et les revenus généraux des agences, excepté l'agence de Vladivostok, que le chemin de fer ne possédait plus à la fin de 1922.

TRANSPORT DES MARCHANDISES ET REVENUS DES AGENCES DU CHEMIN DE FER, p. 419

	Transports (Tonnes)	Revenus	Dépenses	Résultats
		(Mille dollars)		
1921				
Agence de Kharbine ..	842,471	53.4	52.6	+ 0.8
Agence de Suifenho	479,190	155.0	67.4	+ 87.6
Agence de Manchouli ..	2,697	4.1	16.6	— 12.5
Agence de Potune avec succursale à Laosiakeou	21,694	4.5	5.7	— 1.2
Total.....	1.346,052	217.0	142.3	+ 74.7
1922				
Agence de Kharbine	1.016,589	96.7	52.4	+ 44.3
Agence de Suifenho	648,854	180.9	52.0	+ 128.9
Agence de Manchouli	123,552	27.9	16.2	+ 11.7
Agence de Potune avec succursale à Laosiakeou et à Tatiakeou	61,837	9.8	6.9	+ 2.9
Total..... ...	1.850,832	315.3	127.5	+ 187.8
1923				
Agence de Kharbine ...	1.027,058	118.7	63.8	+ 54.9
Agence de Suifenho	772,491	206.4	54.7	+ 151.7
Agence de Manchouli ...	22,688	12.2	8.4	+ 3.8
Agence de Potune avec succursale à Laosiakeou et à Tatiakeou	50.326	11.2	6.7	+ 4.5
Total.....	1.872,563	348.5	133.6	+ 214.9

Le chemin de fer ne s'est pas borné à développer ses propres agences, il a utilisé aussi les services des établissements privés auxquels les mêmes privilèges que possèdent ses agences ont été accordés. Ces agences mixtes ont été déjà établies le long de la ligne du chemin de fer et aussi à Daïren, Moukden, Ying-keou, etc. On a ouvert, en outre, des négociations avec les chemins de fer des Etats-Unis d'Amérique du Nord en vue de l'établissement d'une agence dans ce pays, et avec les compagnies de navigation japonaises, concernant les agences au Japon.

On a envisagé en même temps la possibilité de créer des agences en Mongolie : une agence à San Beise de concert avec le Chemin de fer de Tchita, une autre à Khaïlar en installant l'Association coopérative de Mongolie comme agent du Chemin de fer Chinois de l'Est.

6. *Résultats de la nouvelle politique commerciale du chemin de fer*

Les résultats de la nouvelle politique commerciale du Chemin de fer Chinois de l'Est sont indiqués clairement par les statistiques suivantes, qui portent sur le total des marchandises transportées, en milliers de tonnes :

QUANTITE DE MARCHANDISES TRANSPORTEES DE 1913 A 1924 PAR LE C.F.C.E., p. 421
(en milliers de tonnes)

1913	1.192	1919	1.300
1914	1.092	1920	1.595
1915	1.799	1921	2.013
1916	2.069	1922	2.445
1917	2.006	1923	2.762
1918	1.263		

En examinant ces chiffres, on voit qu'en 1923, le total des marchandises transportées avait augmenté de 74 % comparativement à celui de 1920, et, malgré le malaise prolongé dans le mouvement de transit, cette année fait ressortir un chiffre qui dépasse le total de l'année de record du chemin de fer, 1916, lorsque plus de 700 milliers de tonnes de marchandises de transit avaient été expédiées par le chemin de fer.

C'est surtout le blé qui a contribué principalement à cette augmentation des exportations.

Ainsi, en milliers de tonnes, le chemin de fer avait transporté comme céréales :

QUANTITE DE CEREALES TRANSPORTEES
PAR LE C.F.C.E., p. 422

	Mille tonnes
1920	967
1921	1.331
1922	1.523
1923	1.744

Par contre, voici les quantités de céréales transportées par charrettes, en milliers de tonnes :

QUANTITE DE CEREALES TRANSPORTEES
PAR CHARRETTES, p. 422

	Mille tonnes
1920	800
1921	700
1922	290
1923	240

Pendant les dernières saisons le transport des céréales par charrettes était divisé comme suit, conformément aux sections du Chemin de fer Chinois de l'Est, en milliers de tonnes :

TRANSPORT DE CEREALES PAR CHARRETTES
SUIVANT LES SECTIONS DU C.F.C.E., p. 423

SECTIONS	1920-21	1921-22 et 1922-23	1923-24
	(en milliers de tonnes)		
Ouest	358	16	8
Kharbine	93	8	8
Est	121	8	8
Sud	431	258	217
Total	1.003	290	241

Ces chiffres montrent ainsi que, pour la zone du Chemin de fer Chinois de l'Est, la question de transport par charrettes des marchandises d'exportation est résolue en faveur du chemin de fer, mais il reste encore quelque danger en ce qui concerne les régions du côté de la ligne du Sud, Potune et les régions du Sud, et la menace peut venir aussi de la région de l'Ouest en vue du chemin de fer de Ssupingkaï à Taonan, et de la ligne d'alimentation de Taonan à Tsitsikar.

En ce qui concerne les marchandises d'importation, les chiffres suivants indiquent la comparaison entre les chargements par charrettes et ceux par chemin de fer, en milliers de tonnes :

COMPARAISON ENTRE LES CHARGEMENTS
PAR CHARRETTES ET CEUX PAR CHEMIN DE FER, p. 423

	Transportées par le C.F.C.E.			*Transportées par*
	Transit	Par Changchoun	Total	*Charrettes*
	(en milliers de tonnes)			
1920.....	197.9	39.1	237.0	225.8
1921.....	283.5	24.4	307.9	161.3
1922.....	317.1	32.1	349.2	129.0
1923.....	357.3	38.9	396.2	80.6

A l'égard de l'importation, le Chemin de fer Chinois de l'Est avait donc obtenu les mêmes résultats favorables que pour l'exportation.

La réduction des tarifs et l'amélioration générale des conditions du chemin de fer ont contribué non seulement au développement des exportations et des importations, mais aussi à l'augmentation des expéditions locales, notamment par Kharbine.

Ainsi on avait expédié à Kharbine, en milliers de tonnes :

EXPEDITIONS A KHARBINE, p. 423

	Total (Mille	Céréales tonnes)
1913	286.3	46.5
1920	363.1	18.3
1921	507.7	36.1
1922	632.3	78.9
1923	636.3	126.3

Le transport croissant des céréales à Kharbine s'explique par le fait qu'une partie de cet article était autrefois expédiée par charrettes des districts du Nord des régions de Kharbine et d'Anta, et, comme les tarifs avaient été réduits et les wagons plus facilement obtenus, on commençait à les expédier en grandes quantités à Kharbine par le chemin de fer.

En ce qui concerne l'expédition de bois, en raison de la réduction des tarifs et de la demande de bois au Japon à la suite des tremblements de terre, dans ce pays, on avait exporté, de 1920 à 1924, par chemin de fer, de grandes quantités de bois de construction.

En voici les statistiques, en tonnes :

EXPORTATION DE BOIS PAR LE C.F.C.E., p. 424

	1920 (tonnes)	1921 (tonnes)	1922 (tonnes)	1923 (tonnes)
Total du bois de construction exporté	58.546	78.888	141.931	189.017
y compris :				
Exportation au Chemin de fer de l'Oussouri	260	1.032	3.977	4.844
Exportation au Chemin de fer du Sud de la Mandchourie	29.024	47.372	41.987	76.878
Exportation à Kwanchengtze	1.445	558	60.097	70.723
Bois de chauffage	53.591	81.804	100.854	101.693

Pour l'importation du sel, il est transporté en Mandchourie soit sous un tarif établi par un accord spécial avec le service de la gabelle du Gouvernement chinois, soit sous un tarif réduit de saison.

Le chemin de fer a réussi a ramener le transport du sel par les charrettes à un minimum tout en augmentant le sien, ce qui est prouvé par les chiffres suivants, en tonnes :

TRANSPORT DU SEL PAR LE C.F.C.E., p. 424

	1920 (tonnes)	1921 (tonnes)	1922 (tonnes)	1923 (tonnes)
Total.....	25.460	35.579	62.063	64.664

En même temps, grâce aux mesures prises, les recettes du chemin de fer augmentaient de plus en plus, et elles étaient déjà très suffisantes à couvrir les dépenses courantes de l'exploitation.

Voici les recettes de quelques mois de 1921, année pendant laquelle le Chemin de fer Chinois de l'Est a commencé à appliquer dans son entreprise les principes purement commerciaux sans prendre part à la lutte politique qui se poursuivait autour de lui :

RECETTES DE QUELQUES MOIS DE 1921 DU C.F.C.E., p.453

Mars	1.820.736	dollars-or
Avril	1.823.807	»
Mai	2.074.094	»
Juin	1.997.423	»

Du fait que la situation financière du chemin de fer s'améliorait, les anciens fournisseurs et créanciers demandaient que les anciennes dettes soient payées, ou tout au moins que des billets à court terme soient émis en paiement de ces dettes.

Comme les recettes du chemin de fer ne lui permettaient pas encore d'acquitter ses anciennes dettes, il ne restait qu'un seul parti à prendre pour l'Administration, c'était d'émettre des billets à court terme et même en paiement des dettes, de permettre des expéditions jusqu'à concurrence des sommes dues.

Malgré toutes les difficultés, le chemin de fer avait cependant réussi, par la stabilisation de ses recettes et la diminution de ses dépenses, à obtenir de considérables bénéfices nets dans son exploitation, ce qui lui donnait la possibilité de mettre graduellement son doit et avoir, en dollars-or, sous les aspects suivants :

BILAN D'EXPLOITATION DU C.F.C.E., p. 453

	DEBITEURS	CREANCIERS	SOLDE	
			En faveur des créanciers	En faveur du C.F.C.E.
	Dollars-or	Dollars-or	Dollars-or	Dollars-or
Le 1er janvier 1922	23.060.123	27.239.305	2.179.182	
Le 1er novembre 1923	27.054.551	24.383.835	—	2.670.716
Le 1er juin 1924	29.180.176	22.035.931	—	7.144.245

Le bilan de l'année 1921 accusait encore une perte de 1.283.000 dollars-or, mais, en 1922, il y avait déjà un bénéfice net de 2.839.000 dollars-or environ, et, en 1923, ce bénéfice atteignait 3.275.000 dollars-or.

Si l'on prend en considération le fait que, pendant les meilleures années d'avant-guerre, le déficit annuel était de 3 à 5 millions de dollars-or, on est amené facilement à constater que le progrès financier est considérable, d'autant plus que les dépenses sont égales à celles des années d'avant-guerre, tandis que le revenu est augmenté de 75 %.

Le jour où le chemin de fer pourra travailler dans les circonstances normales, il ne sera pas surprenant de voir ses revenus s'accroître rapidement, à l'instar des richesses du pays qui commence seulement à se développer.

QUATRIEME PARTIE

LUTTE POUR LE CONTROLE

QUATRIEME PARTIE

LUTTE POUR LE CONTROLE

INTRODUCTION

Dans cette quatrième et dernière partie de notre étude nous nous occuperons des principaux événements politiques qui se sont déroulés en Extrême-Orient, notamment en Mandchourie et en Corée, depuis la construction du Chemin de fer Chinois de l'Est jusqu'à la conclusion du traité sino-russe de Péking, le 31 mai 1924.

Nous y marquerons ceux qui ont eu pour objet le contrôle des chemins de fer de Mandchourie et nous nous attacherons surtout à décrire la lutte d'influences, dans ses différentes phases, pour la possession du Chemin de fer Chinois de l'Est. L'histoire de ces conflits présente le plus vif intérêt, du fait que les puissances qui se sont trouvées en compétition comprenaient parfaitement l'importance du résultat qu'il s'agissait d'atteindre, la mainmise sur le chemin de fer constituant en effet un instrument de pénétration économique et politique extrêmement précieux pour celui qui chercherait à étendre

sa domination, par la Mandchourie, sur la Chine du Nord et vers le Pacifique.

Nous diviserons, en conséquence, cette quatrième partie en trois chapitres, à savoir :

CHAPITRE I. — *SOUS L'ANCIEN REGIME.*

CHAPITRE II. — *SOUS LE REGIME PROVISOIRE.*

CHAPITRE III. — *SOUS LE REGIME SOVIETIQUE.*

CHAPITRE PREMIER

SOUS L'ANCIEN REGIME

§ 1. — La guerre russo-japonaise de 1904-1905

Depuis sa guerre malheureuse de 1894-1895 avec le Japon, la Chine était traitée comme un pays conquis. Les puissances européennes, sûres désormais de l'extrême faiblesse de la Chine, se disposaient à la dépouiller pendant que le Japon en était encore écarté, rejeté à la mer. Elles firent valoir auprès du Gouvernement chinois le service qu'elles venaient de lui rendre contre l'agression japonaise et elles en exigèrent avec quelque indiscrétion la récompense.

En vertu de la convention sino-allemande du 6 mars 1898, l'Allemagne obtenait à bail pour quatre-vingt-dix-neuf ans la baie de Kiao-tcheou et le territoire avoisinant dans un rayon de cinquante kilomètres.

Dans le courant du même mois, le 15 mars 1898, la Chine était forcée, malgré l'opposition de l'Angleterre, de céder à la Russie pour vingt-cinq ans les deux ports de Port-Arthur et de Ta-lien Wan.

L'Angleterre, comme compensation, se fit céder à bail, le 25 mai 1898, pour vingt-cinq ans, le port de Wei-haï Wei.

Quant à la France, le 10 avril 1898, elle obtenait à bail pour quatre-vingt-dix-neuf ans la baie de Kouang-tcheou Wan et d'autres avantages.

Ainsi, la Chine signait toutes les conventions que l'Europe lui présentait; elle livrait ses meilleurs ports, et elle paraissait complètement incapable de se défendre.

Le Japon était donc atteint par la faiblesse de la Chine; il avait d'ailleurs été victime lui-même, en 1895, de l'ambition des puissances européennes. Tous les avantages qu'il croyait avoir obtenus de sa guerre avec la Chine non seulement lui avaient échappé, mais encore revenaient à la Russie.

En même temps que les deux ports de Port-Arthur et de Ta-lien Wan, la Russie obtenait en effet le droit de prolonger le Chemin de fer Chinois de l'Est jusqu'à Port-Arthur. L'année suivante, en 1899, elle déclara Daïren port ouvert et réalisa ainsi la première partie de son programme d'expansion en obtenant pour son chemin de fer un port en mer libre.

Les inquiétudes du Japon croissaient avec les progrès de cette marche envahissante. Elles s'accentuèrent lorsque, en 1900, devant la menace des Boxers, la Russie occupa la Mandchourie presque tout entière, et la traita comme sienne. Elle occupait le port Nieou-tchouang, où elle avait installé un résident politique.

C'est alors qu'intervint l'accord anglo-japonais

de 1902, auquel la Russie et la France répondirent par la convention du 19 mars 1902. Ce dernier accord stipulait qu'au cas où leurs intérêts seraient menacés « les deux Gouvernements alliés se réservaient d'aviser éventuellement aux moyens d'en assurer la sauvegarde. »

Les Etats-Unis, d'un autre côté, voulaient le maintien de l'intégrité de la Chine et de la Corée pour y conserver des débouchés, et ils y craignaient la Russie plus que le Japon. Ils ne pouvaient donc voir qu'avec satisfaction l'activité du Japon se tourner du côté du continent asiatique.

Ainsi la lutte du Japon et de la Russie prenait une importance mondiale.

Le 8 avril 1902, la Russie signait avec la Chine une convention sur les conditions d'évacuation de la Mandchourie, convention aux termes de laquelle la Russie consentait « au rétablissement de l'autorité chinoise dans la Mandchourie, qui demeurait portion intégrale de l'Empire chinois et rendait à la Chine le droit d'y exercer les pouvoirs administratifs et souverains comme avant l'occupation du pays par les troupes russes ». Le Gouvernement chinois, de son côté, s'engageait « à observer strictement les stipulations du traité conclu le 8 septembre 1896 avec la Banque Russo-Chinoise,... à protéger de toutes façons le Chemin de fer Chinois de l'Est et son personnel et à veiller aussi à la protection de tous les sujets russes vivant en Mandchourie et des entreprises créées par eux ». Moyennant quoi la Russie consentait « à retirer graduellement toutes les troupes russes de la Mandchourie, en trois périodes

successives de six mois, à compter du jour de la signature de la convention » (1).

Dès le 8 octobre 1902, en exécution des clauses de cette convention, la Russie évacua la partie sud-ouest de la province de Moukden, mais, lorsqu'il s'agit de procéder à la seconde évacuation et d'abandonner le reste de la Mandchourie, elle émit la prétention d'obtenir des privilèges exclusifs dans cette province.

En même temps, en vertu d'une concession faite à son pays en 1896, un Russe créait au Yalou une société forestière, dont le principal centre était à Yong-Ampho, sur la rive gauche de la rivière, donc sur le territoire coréen.

L'opinion publique au Japon, déjà très montée contre la Russie à cause de ses agissements en Mandchourie, fut extrêmement irritée par cet incident. Elle accusa le Gouvernement de Tokio de faiblesse, et d'avoir encouragé les ambitions de la Russie en Corée en ne les contenant pas en Mandchourie. De nombreuses sociétés populaires se fondèrent à travers le Japon tout entier pour réclamer une attitude énergique à l'égard de la Russie. Le Gouvernement se voyait donc contraint d'agir, s'il ne voulait pas risquer de voir amoindrir son autorité et le prestige du Souverain.

Ainsi poussé par l'opinion publique, le Gouvernement japonais fit remettre, le 28 juillet 1903,

(1) Henri Cordier, *Histoire des Relations de la Chine avec les Puissances Occidentales*, t. III, p. 549, Paris, 1901-1902; — Kiyoshi Karl Kawakami, *Le Problème du Pacifique et la Politique Japonaise*, p. 129-130, Paris, 1924.

par son ambassadeur à Saint-Pétersbourg, à la Russie une note verbale dans laquelle il dit, notamment, que « la Russie non seulement devait avoir abandonné l'intention d'évacuer la Mandchourie, mais encore que son activité sur la frontière coréenne était telle qu'elle devait donner des doutes à l'égard des limites de son ambition. » La note ajoutait que, « l'occupation permanente et sans conditions de la Mandchourie par la Russie créerait un état de choses préjudiciable à la sécurité et à l'intérêt du Japon. Le principe d'égalité serait par ce fait annulé, l'intégrité territoriale de la Chine diminuée ». Le Japon, du reste, était prêt à s'entendre avec la Russie; et, si le principe d'une négociation était admis par le Gouvernement russe, le Gouvernement japonais ferait des propositions fermes.

Le comte Lamsdorf, ministre des Affaires étrangères de Russie, répondit qu'il verrait le Tsar, et lui demanderait l'autorisation de suivre cette affaire.

Le Japon rédigea donc ses propositions qui se traduisaient en résumé par un partage d'influence entre la Mandchourie et la Corée. Il demandait que la Russie reconnût sa prépondérance en Corée.

Le 5 août, le Tsar autorisa l'ouverture des négociations sur ces bases. L'ambassadeur japonais exprima le désir qu'elles fussent aussi rapides que possible.

Cependant des semaines passèrent sans que le Japon réussît, dans les négociations prolongées, à obtenir des satisfactions de la Russie, et à la fin, le 5 février 1904, il envoya au Gouvernement russe

une dernière note dans laquelle il déclara que « vu les refus obstinés de la Russie de s'engager à respecter l'intégrité territoriale de la Chine en Mandchourie, il devenait nécessaire pour le Gouvernement impérial d'envisager tout seul ses propres mesures de défense » (2). Puis, le 10 février 1904, le Mikado publia son manifeste qui montra assez combien la nation tout entière aspirait à une guerre dont l'issue victorieuse ne lui paraissait pas douteuse.

Les hostilités commencèrent le 8 février 1904, du fait que le *Variag* et le *Koreetz*, bateaux de guerre russes, furent coulés dans la baie de Tchemoulpo par l'escadre japonaise, avant même que les relations diplomatiques aient été rompues.

Toutefois les deux adversaires reconnurent formellement la neutralité de l'Empire chinois en dehors de la Mandchourie, champ de bataille qui fut un champ clos. La Russie et le Japon crurent pouvoir renfermer la querelle entre eux. Ce fut donc un grand duel.

Il est inutile de nous étendre longuement sur les opérations d'une campagne, dont les incidents principaux furent : le débarquement des troupes japonaises dans la presqu'île de Leao-tong le 5 mai; l'occupation de Nieou-tchouang le 24; la sortie malheureuse de l'escadre russe de Port-Arthur le 10 août; la défaite de celle de Vladivostok le 14; la grande bataille de Leao-yang du 27 août au 3 septembre; les assauts, les 3 et 26 novembre, des ou-

(2) Westel W. Willoughby, *Foreign Rights and Interests in China*, déjà cité, p. 303.

vrages de Port-Arthur; le bombardement de la ville, dont le fort principal succomba le 3 novembre et qui capitula aux premiers jours de l'année 1905; la bataille de Moukden et l'occupation de la ville le 14 mars ; et, enfin, le dernier acte, la destruction en deux journées, les 27 et 28 mai 1905, par l'amiral Togo, à Tsushima, de cette flotte de la Baltique qui avait mis tant de jours à faire son voyage de Russie en Extrême-Orient et failli, à Hull, entraîner l'Angleterre dans le conflit.

La guerre, qui avait duré un an et demi, se termina ainsi par la victoire du Japon (3). Le 8 juin 1905, la médiation américaine s'offrait. Le 2 juillet, les deux puissances belligérantes désignèrent leurs plénipotentiaires et les conférences, commencées le 5 août à Portsmouth, dans le New-Hampshire, aboutirent à la signature du traité de paix de Portsmouth, le 5 septembre 1905.

La Russie, en somme, n'y perdait rien, ni un pouce de territoire, ni un rouble d'indemnité. Comme l'écrit M. Georges Maspero, « c'était un simple manque à gagner, une entreprise non réussie ».

§ 2. — La cession du Chemin de fer du Sud de la Mandchourie par la Russie au Japon en vertu du traité de Portsmouth du 5 septembre 1905, cession consentie par la Chine en vertu du traité de Péking du 22 décembre 1905

En 1898, la Russie obtenait à bail de la Chine, pour vingt-cinq ans, Port-Arthur et Ta-lien Wan,

(3) Robert P. Porter, *Japan. The Rise of a Modern Power*, p. 167-207, Oxford, 1918.

avec le territoire et les eaux adjacents. Conformément à l'article 8 du traité de Péking du 27 mars 1898, concernant la cession, la Chine convenait que l'acte, sanctionné en 1896, relatif à la construction de chemins de fer par l'Administration des chemins de fer de la Chine de l'Est, serait, à partir de la date de la signature dudit traité, étendu de manière à comprendre la construction d'un embranchement sur Ta-lien Wan, ou d'un embranchement au point le plus convenable sur la côte entre Nieou-tchouang et la rivière Yalou. En outre, la convention, conclue en septembre 1896, entre le Gouvernement chinois et la Banque Russo-Chinoise, s'appliquerait avec une force égale audit embranchement. Le tracé de cette ligne et les points où elle devrait passer seraient fixés entre Hsü Tajên et l'Administration des chemins de fer orientaux.

Le 6 juillet de la même année, un accord fut signé entre le Gouvernement chinois et la Société du Chemin de fer Chinois de l'Est, concernant la construction et l'exploitation de la Ligne du Sud du Chemin de fer Chinois de l'Est.

Cette ligne, connue depuis sous le nom du *Chemin de fer du Sud de la Mandchourie*, ou, en abrégé, *Chemin de fer Sud-Mandchourien*, fut organisée en 1906, sous l'administration japonaise. Ce chemin de fer s'est développé depuis comme une ligne importante.

En vertu du traité de paix, signé le 5 septembre 1905 à Portsmouth, la Russie transférait et assignait au Japon le bail de Port-Arthur et de Ta-lien Wan, y compris le chemin de fer entre Changchoun et Port-Arthur.

Voici les principaux termes du traité de Portsmouth de 1905 (4) :

D'après l'article 2, le Gouvernement impérial russe, reconnaissant que le Japon possède en Corée des intérêts prépondérants, politiques, militaires et économiques, s'engage à s'abstenir de toute opposition ou intention au sujet des mesures de bons conseils, de protection et de contrôle, que le Gouvernement japonais peut juger nécessaire de prendre en Corée.

Suivant l'article 3, le Japon et la Russie s'engagent mutuellement à évacuer complètement et simultanément la Mandchourie, à en rétrocéder entièrement et complètement toutes les parties à l'Administration de la Chine, le Gouvernement impérial de Russie déclarant n'avoir en Mandchourie aucun avantage territorial, ni aucune concession préférentielle ou exclusive au détriment de la souveraineté chinoise ou incompatible avec le principe des facilités égales.

Selon l'article 4, les deux Gouvernements s'engagent réciproquement à ne pas porter obstacle aux mesures générales, communes à toutes les puissances, que la Chine pourrait prendre pour le développement du commerce et de l'industrie de la Mandchourie.

Aux termes de l'article 5, le Gouvernement impérial de Russie transfère et assigne au Gouvernement impérial du Japon, avec le consentement de

(4) Pierre Albin, *Les Grands Traités Politiques*, déjà cité, p. 486-492.

la Chine, le bail de Port-Arthur, Ta-lien Wan et du territoire adjacent.

D'après l'article 6, le Gouvernement impérial de Russie transfère et assigne au Gouvernement impérial du Japon, sans compensation et avec le consentement du Gouvernement chinois, la voie ferrée entre Port-Arthur et Changchoun, à 250 kilomètres au Sud de Kharbine, au point de départ de l'embranchement de Kirine, et tous ses embranchements, ainsi que tous les droits, privilèges et propriétés s'y rattachant dans cette région, de même que toutes les mines de charbon situées dans ladite région, appartenant à la voie ferrée ou exploitées pour son bon fonctionnement.

Suivant l'article 8, les Gouvernements impériaux du Japon et de Russie, en vue d'encourager et de faciliter leurs rapports et le trafic, s'engagent à conclure aussitôt que possible une convention distincte pour le fonctionnement parallèle des services de leurs voies ferrées en Mandchourie.

Il est stipulé à l'article 9 que le Gouvernement impérial de Russie cède au Gouvernement impérial du Japon, à perpétuité et en toute souveraineté, la partie méridionale de l'île de Sakhaline, toutes les îles adjacentes, les travaux publics et propriétés qui s'y trouvent. Le 50e degré de latitude Nord est adopté comme frontière septentrionale du territoire cédé.

Selon les articles 11 et 12, des promesses étaient échangées pour la négociation d'un traité de commerce et du régime des pêcheries dans les mers du Japon, d'Okhotsk et de Behring, etc.

Aucun des deux belligérants n'était obligé au paiement d'une indemnité de guerre. Le Japon, qui

avait d'abord manifesté le désir d'en obtenir une, y renonça pour ne pas retarder la conclusion de la paix.

Conformément à l'article 8, le Japon et la Russie signèrent, le 13 juin 1907, une convention relative à l'exploitation des Chemins de fer Chinois de l'Est et du Sud de la Mandchourie. Le 28 du mois suivant, d'après les promesses exprimées dans les articles 11 et 12, ils réglèrent la question des pêcheries et conclurent un traité de commerce et de navigation sur la base de l'égalité des droits et des privilèges. Enfin, le 30 juillet, par un accord où ils affirmèrent expressément leur volonté de fortifier les relations pacifiques amicales et de bon voisinage rétablies entre eux, et d'écarter la possibilité de malentendus futurs entre les deux Empires, ils s'engagèrent à respecter tous les droits résultant pour l'un ou pour l'autre des traités en vigueur, accords ou conventions appliqués à présent entre eux et la Chine, en tant que ces droits n'étaient pas incompatibles avec le principe de l'égalité de traitement.

Ainsi le Japon et la Russie, en signant ces différentes conventions, n'avaient eu d'autre but que de convenir entre eux du moyen de se partager à l'amiable les fruits de leur politique d'expansion en Mandchourie. Ils avaient établi la délimitation des chemins de fer en Mandchourie et le perfectionnement desdites lignes. Ces deux puissances devaient, en même temps, s'abstenir de toute compétition préjudiciable à la réalisation de ces zones d'influence respectives des parties contractantes.

En ce qui concerne le consentement de la Chine,

le Japon l'obtenait par le traité de Péking du 22 décembre 1905, dans lequel la Chine acceptait tous les transferts et assignations que la Russie accordait au Japon par les articles 5 et 6 du traité de Portsmouth de 1905 (5).

Aux termes de l'article 2, le Gouvernement impérial du Japon s'engageait, en ce qui concerne le territoire cédé à bail, la construction et l'exploitation des voies ferrées, à se conformer autant que possible aux accords primitifs conclus entre la Russie et la Chine.

A ce traité du 22 décembre 1905 fut joint un accord réglant de nombreux détails qui constituaient pour le Japon autant d'avantages.

L'article 6 de la convention additionnelle lui concédait le droit de maintenir et d'exploiter la ligne de chemin de fer militaire construite entre Antoung et Moukden pendant la guerre et longue de 188 milles. Ce chemin de fer, en raccordant le Transcoréen aux chemins de fer de la Chine du Nord, était d'une très grande importance à la fois stratégique, politique et économique.

Suivant l'article 8 de ladite convention, tout le matériel nécessaire aux chemins de fer de la Mandchourie méridionale, serait exempt de tous droits, impôts et *likin*.

Afin de pouvoir mesurer l'extension et le caractère de l'influence politique et économique exercée par le Japon en Mandchourie, il est nécessaire d'examiner la méthode employée par le Japon pour

(5) Pierre Albin, *Les Grands Traités Politiques*, déjà cité, p. 495-499.

unifier ses intérêts à l'égard de l'Administration du Chemin de fer du Sud de la Mandchourie (6).

Pour l'exploitation, dans la Mandchourie du Sud, des concessions qu'il avait obtenues lors de sa victoire sur la Russie, le Japon créa, le 7 juin 1906, la *Société des Chemins de fer du Sud de la Mandchourie*, dans laquelle le Gouvernement japonais s'attribuait un nombre d'actions suffisant à lui assurer en tout temps le contrôle de ses opérations.

Cette Société devait exploiter le chemin de fer de Dalny à Changchoun, y compris les embranchements, la ligne Antoung-Moukden, et les mines de charbon de Fushun et de Yentaï. La moitié du capital de la Société était souscrite par l'Etat japonais; l'autre moitié ne pouvait l'être que par des sujets japonais et chinois (7).

Le président, le vice-président et les directeurs seraient nommés par le Gouvernement japonais, qui se réservait aussi le droit de désigner un inspecteur spécial pour le contrôle des affaires de la Société.

A partir du 1er avril 1907, la Société était autorisée à exploiter et à conserver les droits suivants :

1° Les chemins de fer de Daïren-Changchoun, Mankuanling-Port-Arthur, Tafangshen-Liushutun,

---

(6) Consulter K.-K. Kawakami, *Le Problème du Pacifique et la Politique Japonaise*, déjà cité, p. 155-162.

(7) En réalité, le Gouvernement japonais possède maintenant quatre vingts pour cent du capital de la Société. Voir Westel W. Willoughby, *Foreign Rights and Interests in China*, déjà cité, p. 364-368 ; — Lancelot Lawton, *Empires of the Far East*, déjà cité, t. II, p. 1254-1260; — Hoshien Tchen, *Les Relations Diplomatiques*, etc., déjà cité, p. 114-117 ; — Bertrand Russell, *The Problem of China*, déjà cité, p. 124-129.

Tashihchiao-Ying-keou; plus Yentaï et les mines, surtout les mines de charbon de Yentaï et de Fushun;

2° Tout le matériel en usage sur les lignes et dans les mines précitées, et sur la ligne Moukden-Hsinmintun;

3° Les terres, constructions et tous établissements appartenant à ces lignes et à ces mines, soit sur le territoire à bail du Kouan-tong, soit hors de ce territoire;

4° D'autre part, les écoles, l'hygiène, les transports par mer, les ateliers de construction seraient sous la direction de la Société, dans la zone des voies ferrées;

5° Enfin, la Société aurait le droit de percevoir des impôts.

Sur l'émission totale de 600.000 actions à 20 livres sterling par action, 500.000 sont détenues par le Gouvernement japonais au nom du ministre des Finances, tandis que le restant, c'est-à-dire 100.000 actions, sont réparties entre 7.354 personnes. A l'exception de 25 Chinois, dont la plupart ont leur domicile au Japon, tous les autres actionnaires sont des Japonais.

La part du Gouvernement impérial du Japon n'était pas versée en argent, mais elle était représentée par les chemins de fer, les mines et les terrains transférés à la Société.

Grâce à son excellente administration, la Société a pu payer un dividende de 6 % aux actionnaires privés et de 2 1/2 % au Gouvernement japonais. Celui-ci, par contre, devait garantir le paiement des intérêts sur les obligations que la Société pouvait

émettre pour la reconstruction des chemins de fer ou pour le bon fonctionnement des entreprises accessoires.

En janvier 1910, le Gouvernement japonais accorda à la Société le droit d'émettre des obligations qui serviraient à doubler son capital versé. Ainsi la Société obtenait le droit d'emprunter 20 millions de livres sterling.

« Jouissant d'un pareil privilège, en même temps que d'un pouvoir aussi étendu, cette Société du Chemin de fer du Sud de la Mandchourie, merveilleux instrument d'expansion coloniale, a, en peu d'années, fait beaucoup de besogne et solidement assis l'autorité politique japonaise depuis le sud jusqu'au centre de la Mandchourie ».

Elle exploite les mines, bâtit des villes, fonde des établissements, prend l'initiative de toutes sortes de travaux publics, crée des parcs et des stations estivales. Usines, gaz, électricité, eau, télégraphe, téléphone, lignes de tramways, hôtels, hôpitaux et écoles, tout, dans la zone du Chemin de fer du Sud de la Mandchourie, a été son œuvre.

§ 3. — La proposition d'internationalisation des chemins de fer de Mandchourie par les Etats-Unis. Le projet du Chemin de fer de Chinchow à Aïgoun

Le 27 avril 1909, la Russie et la Chine signèrent à Péking une convention préliminaire concernant les règlements municipaux dans la zone du Chemin de fer Chinois de l'Est. Après avoir fixé quelques principes élémentaires à cet égard, ladite conven-

tion stipulait, dans son article 17, l'élaboration de règlements détaillés sur les municipalités, la police et les impôts. A l'égard des étrangers demeurant à Kharbine, cette même question fut résolue par l'accord du 30 avril 1914, signé entre la Russie et la Grande-Bretagne, auquel les autres puissances avaient adhéré, à l'exception des Etats-Unis d'Amérique du Nord qui insistaient pour obtenir que le paiement d'impôts par des sujets américains ne fût fait que bénévolement et par l'intermédiaire du consul américain, et que, en ce qui concerne les arrestations des sujets américains, les autorités russes en fissent la notification au consul américain ; c'était seulement dans les cas de flagrant délit que les arrestations seraient possibles sans cette notification (8).

Déjà, le 6 novembre 1909, lors de la signature de la convention préliminaire du 27 avril entre la Russie et la Chine, le Gouvernement des Etats-Unis avait déclaré, entre autres observations, que le second paragraphe de l'art. 6 du contrat du 27 août-8 septembre 1896, en stipulant que « la Société aura le droit absolu et exclusif d'administration de ses terrains », n'entendait pas par le mot « administration » une administration politique. Car, en ce qui concerne le sens du mot « administration », il paraît digne de remarque qu'en anglais le mot « administration » est très généralement usité pour désigner l'administration de toutes sortes d'affaires, tandis que le même mot en français et le mot équi-

(8) Westel W. Willoughby, *Foreign Rights and Interest in China*, déjà cité, p. 305-310.

valent dans la traduction chinoise du contrat sont encore plus généralement employés pour l'administration d'affaires et non de gouvernement. En effet, le mot français « administration » est d'un usage si courant pour désigner l'administration d'affaires que son sens absolu dans un cas donné serait entièrement défini par le contexte. Or le sujet des stipulations de l'article 6 du contrat du 27 août-8 septembre 1896 est précisément celui-ci :

« *Les terrains réellement nécessaires pour la construction, l'exploitation et la protection de la ligne, ainsi que les terrains, aux environs de la ligne, nécessaires pour se procurer des sables, pierres, chaux, etc.* »

Il ne suffisait pas, cependant, aux Etats-Unis d'avoir fait cette déclaration; leur Gouvernement, sous l'inspiration du Président Taft, et poussé par le désir d'assurer désormais en Chine le principe de la porte ouverte, formula une proposition qui tendait à l'internationalisation des chemins de fer de Mandchourie « pour les faire sortir de la politique ».

En conséquence, le 9 novembre 1909, M. Knox, secrétaire d'Etat des Etats-Unis, remit aux grandes puissances ayant des intérêts en Asie : la France, la Grande-Bretagne, la Russie, l'Allemagne, le Japon, un memorandum où se trouvait exposé le projet d'internationalisation des chemins de fer de Mandchourie, sous la forme d'un syndicat qu'il proposait de former.

Les possesseurs ou bénéficiaires actuels des lignes seraient désintéressés ou indemnisés au prorata de leurs droits et intérêts. Le même memorandum exposait aussi un projet de construction d'une

ligne internationale entre Chinchow sur la côte nord-ouest du golfe de Leao-tong, et Aïgoun, sur le fleuve Amour (9).

Les Gouvernements russe et japonais se consultèrent. Leur décision fut prompte.

Le 21 janvier 1910, ils firent connaître que le projet d'internationalisation des chemins de fer de Mandchourie était contraire au *statu quo* qu'ils s'étaient engagés à respecter et aux actes internationaux sur la lettre desquels reposait leur droit d'exploitation.

Tout en ne faisant aux Etats-Unis aucune objection au sujet de la ligne projetée, le Japon et la Russie rappelaient à la Chine, qui avait, dès le 2 octobre 1909, concédé la ligne de Chinchow à Aïgoun à un syndicat anglo-américain, que cette concession avait été accordée contrairement à leurs intérêts en Mandchourie et que, dans des cas pareils, les deux pays devaient être d'abord consultés.

Le Japon, dûment pressenti par la Chine, fit alors savoir qu'il ne s'opposait pas à la construction de la ligne, à condition :

1° Que le Japon y prît part financièrement et industriellement;

2° Que cette ligne fût raccordée au Chemin de fer du Sud de la Mandchourie.

Le Gouvernement russe donna pour réponse, le 26 février 1910, un contre-projet par lequel une ligne reliant Péking et Kalgan à Kiakhta était sub-

(9) Consulter Thomas F. Millard, *Our Eastern Question*, New-York, 1916, p. 3-26 et 393-405 ; — Westel W. Willoughby, *Foreign Rights and Interests in China*, déjà cité, p. 316-330.

stituée à la ligne de Chinchow à Aïgoun. La construction de la ligne, entre Ourga et Kiakhta, devait être réservée aux capitaux russes.

Le cabinet de Tokio, le 4 mars suivant, déclara qu'il appuyait le contre-projet russe, à condition que la ligne Kalgan-Ourga-Kiakhta fût exécutée sur la base d'une participation internationale et que cette ligne fût raccordée au Sud-Mandchourien.

La France, de son côté, comme alliée de la Russie, venait aussi soutenir ce dernier pays et, dans une lettre datée du 4 mars 1910 au Gouvernement chinois, elle fit savoir que la Russie devait être consultée par la Chine avant que celle-ci accordât des concessions pour la construction des chemins de fer dans la Mandchourie du Nord.

Quant à la Grande-Bretagne, elle se refusa à soutenir le projet de la ligne de Chinchow à Aïgoun. Répondant à une question posée au Parlement, Sir Edward Grey déclara entre autres observations, le 15 juin 1910, que, comme la ligne de Chinchow à Aïgoun était un chemin de fer qui devait croiser la ligne se dirigeant vers la Russie et aller tout droit à la frontière russe, le Gouvernement anglais ne pouvait soutenir ledit projet avant que la Chine et la Russie fussent d'accord pour la construction de ce chemin de fer. Il ajouta d'ailleurs : « Le Japon ne s'est pas opposé en principe au chemin de fer, mais il a demandé à y participer; et je pense que c'était une demande parfaitement raisonnable de la part du Japon. »

Ainsi remanié et compliqué de telle façon et finalement abandonné de tous côtés, le projet tomba lamentablement.

§ 4. — La réconciliation russo-japonaise. Les traités de Saint-Pétersbourg du 4 juillet 1910 et du 8 juillet 1912

Ainsi la proposition américaine d'internationalisation des chemins de fer de Mandchourie eut pour résultat immédiat la réconciliation russo-japonaise.

Le Japon et la Russie signèrent à Saint-Pétersbourg, « en guise de réplique pleine d'à-propos » à la proposition « sensationnelle et peu heureuse » du Président Taft, une nouvelle convention du 4 juillet 1910, qui constituait un contrat d'assurance mutuelle en bonne et due forme.

Aux termes de l'article premier les deux puissances se déclaraient d'accord pour se prêter mutuelle assistance en vue de l'amélioration de leurs lignes de chemin de fer respectives en Mandchourie et du perfectionnement du service des raccordements desdites voies ferrées, ainsi que pour s'abstenir de toute concurrence nuisible à la réalisation de ce but.

D'après l'article 2, elles acceptaient de maintenir et de respecter le *statu quo* en Mandchourie, tel qu'il résulte de tous les traités, conventions ou autres arrangements conclus jusqu'à ce jour, soit entre le Japon et la Russie, soit entre ces deux puissances et la Chine.

Suivant l'article 3, dans le cas où un événement de nature à menacer le *statu quo* susmentionné viendrait à se produire, les deux hautes parties contractantes s'engageaient à entrer chaque fois en communication entre elles, afin de s'entendre sur les me-

sures qu'elles jugeraient nécessaires de prendre pour le maintien dudit *statu quo* (10).

Ainsi il n'est plus permis de douter que, désormais, par ce nouveau traité, les deux anciennes puissances rivales et ennemies entendent protéger, par tous les moyens, les intérêts qu'elles se sont reconnus mutuellement en Mandchourie. En outre, le traité consacre l'importance des chemins de fer mandchouriens, que les deux pays désirent conserver avant tout.

Le nouvel accord, comme l'écrit M. Georges Maspero, sans contester la souveraineté de la Chine sur la Mandchourie, affirmait cependant l'hypothèque dont elle était grevée au profit des contractants qui l'occupaient.

Et elle n'avait plus l'espoir de profiter de leurs rivalités, puisque, au contraire, ils s'unissaient pour faire valoir leurs droits et les défendre. Aussi bien, à qui s'adresser pour protester ? La Triple Entente et le Japon sont liés par des accords; l'Amérique ne bronche pas; et, si l'Allemagne se montre disposée à venir au secours de l'opprimée, elle fait payer si cher ses services qu'on répugne à les solliciter. En ce qui concerne l'Angleterre, en tenant compte de la situation modifiée en Extrême-Orient, elle avait revisé, le 13 juillet 1910, le traité d'al-

(10) Ce traité passe pour être accompagné d'un second traité, tenu secret, dont les premières dispositions viseraient le règlement, plus précis qu'en 1907, des zones d'influence et d'action respectives, et dont la seconde partie établirait les conditions dans lesquelles jouerait et s'exercerait la coopération militaire des deux puissances contractantes. Consulter Pierre Albin, déjà cité, p. 503-505.

liance passé avec le Japon ,le 30 janvier 1902, et renouvelé par celui du 12 août 1905.

Lorsque, à la suite de la Révolution chinoise de 1911, la Mongolie avait envoyé une députation à Saint-Pétersbourg pour demander aide et protection à la Russie, celle-ci expédia 2.000 hommes à Ourga « pour protéger son consulat et ses nationaux »; puis, quelque temps après, elle adressa à la Chine une note lui signifiant sa reconnaissance de l'indépendance de la Mongolie, son intention d'aider cet Etat à maintenir l'ordre sur son territoire, et de construire à cet effet un chemin de fer de Kiakhta à Ourga, enjoignant en même temps au Gouvernement chinois d'avoir à retirer ses fonctionnaires et à cesser désormais d'y entretenir des troupes, mais lui reconnaissant néanmoins le droit de continuer à gérer les affaires extérieures.

Cependant, une délimitation précise des frontières de la Mongolie et des zones d'influence respectives de la Russie et du Japon dans ladite région nécessitait un nouvel accord entre les deux puissances. En conséquence, ce nouvel accord fut signé entre la Russie et le Japon le 8 juillet 1912 à Saint-Pétersbourg (11).

Le traité consista à reporter à près de 6 degrés vers l'Ouest, soit du 122e degré de longitude Est de Greenwich au 116e degré 27, la ligne de partage des influences des deux pays.

Entre le 116e degré 27, c'est-à-dire le méridien de Péking, et la mer, s'étendait la zone japonaise;

---

(11) Auguste Gérard, *Ma Mission au Japon*, déjà cité, p. 234-235.

entre le 116e degré 27 et la frontière de l'Ouest, la zone russe.

Ainsi, toute la Mongolie intérieure limitrophe de la Mandchourie appartenait désormais à la sphère d'influence du Japon, tandis que la Russie pouvait exercer librement son contrôle sur la Mongolie extérieure et la Mandchourie du Nord.

La région que devait traverser la ligne proposée par le memorandum Knox, la ligne de Chinchow à Aïgoun, était comprise dans la sphère japonaise, et la ligne proposée par le contre-projet russe et approuvé par le Japon, la ligne de Kalgan par Ourga à Kiakhta, se trouvait sous la domination de la Russie.

§ 5. — L'annexion de la Corée au Japon en vertu du traité de Séoul du 22 août 1910

Le traité de Portsmouth du 5 septembre 1905 consacra, après les victoires nipponnes, l'effacement forcé de la Russie vaincue, qui renonça expressément à s'opposer à l'action politique du Japon en Corée. Toute opposition ayant disparu, les Japonais se trouvèrent complètement libres en face du faible Gouvernement de Séoul. La mainmise du Japon sur la Corée s'affirma par un nouveau pacte, conférant cette fois des pouvoirs positifs aux représentants du Mikado. Le Gouvernement coréen fut, en effet, contraint de signer le traité du 17 novembre 1905, qui, immédiatement appliqué, assure au Japon une suprématie complète sur l'Empire coréen (12).

---

(12) Consulter Georges Maspero, *La Chine*, déjà cité, p. 333-334.

Le Japon reçoit, en vertu de l'article 3 du traité du 17 novembre 1905, le droit d'établir des résidents dans les ports ouverts et sur « tous les points du territoire coréen où le Gouvernement japonais le jugera nécessaire ». Ces résidents, subordonnés à un résident général placé auprès de la Cour de Séoul, doivent remplacer les consuls : leur mission est en effet toute différente de celle de ces derniers, car ils n'ont pas seulement à s'occuper des intérêts de leurs nationaux, mais ils ont la direction de l'administration dans la région placée sous leur autorité et ils constituent, en réalité, autant de sous-gouverneurs relevant du résident général. Ce dernier doit désormais être considéré, en fait et en droit, moins comme un représentant diplomatique que comme un gouverneur général de la Corée au nom et pour le compte du Japon.

L'Empereur de Corée n'avait plus d'autorité propre, puisqu'il était obligé, en vertu des conventions, de suivre les conseils du Mikado et de ses agents, à la fois dans les affaires extérieures et intérieures.

Le Gouvernement coréen cessait d'être une personnalité internationale indépendante et la souveraineté coréenne se trouvait entièrement anéantie.

Les puissances ne s'y trompèrent pas et, acceptant le fait accompli, elles retirèrent leurs agents diplomatiques de Séoul en décembre 1905 et en janvier 1906.

Dans les premiers mois de 1906, le marquis Ito, assassiné plus tard par un patriote coréen, s'installa comme résident général à Séoul, appuyé par un corps d'occupation. Il s'efforça de réorganiser les

services publics, édicta des règlements nouveaux et traita les Coréens en sujets du Japon. Ceux-ci, peu habitués à supporter une autorité effective et froissés des procédés un peu rudes des agents japonais, essayèrent de résister au conquérant. Des troubles sérieux éclatèrent à maintes reprises, mais les Japonais ne se laissèrent pas surprendre et ils réprimèrent toutes les fois avec énergie les tentatives d'émancipation des malheureux Coréens, qui furent traités en rebelles et rigoureusement châtiés. L'Empereur de Corée, ayant essayé de faire montre d'indépendance (13), fut déposé sur un ordre venu de Tokio, sous l'apparence d'une abdication volontaire en faveur du prince héritier. Un prétendu traité du 24 juillet 1907, imposé par les Japonais, plaça le nouvel Empereur sous le contrôle et la surveillance du résident général du Japon, bref, en fait, sous un régime de protectorat de ce dernier pays.

D'ailleurs, depuis 1905, l'autorité japonaise ne s'est pas contentée de réprimer les mouvements de révolte, mais elle s'est efforcée en même temps de moderniser le vieil Empire coréen, endormi dans une immobilité traditionnelle. Le télégraphe et le téléphone ont été installés; des chemins de fer ont été construits; des écoles ont été ouvertes en grand nombre; les méthodes de culture ont été également transformées et améliorées. La législation a été re-

(13) Le vieil Empereur de Corée avait protesté, devant la Conférence de la Haye, contre l'arrestation du ministre de l'Instruction publique coréen, accusé de complot contre les Japonais, en avril 1907.

fondue par la promulgation de codes nouveaux plus modernes.

Le Gouvernement japonais paraît ainsi décidé à pratiquer une politique de large assimilation des deux peuples, en réformant la Corée et en y facilitant l'émigration japonaise de manière à fortifier la puissance économique et militaire de l'Empire nippon.

Il semble que cette situation aurait pu se prolonger indéfiniment et que le Japon n'avait pas grand intérêt à proclamer l'annexion pure et simple. Mais le Japon a jugé plus simple, après une expérience de cinq ans, de consolider d'une façon positive et définitive l'absorption de l'Empire coréen.

En effet la renonciation officielle et définitive de l'Empereur de Corée à une souveraineté disparue a été considérée comme devant être de nature à décourager toute nouvelle tentative de révolte et à affermir la domination nipponne. Dans le préambule du traité annexant la Corée au Japon, signé à Séoul le 22 août 1910 (14), il est dit notamment que « Sa Majesté l'Empereur du Japon et Sa Majesté l'Empereur de Corée, ayant en vue les relations spéciales et étroites entre leurs pays respectifs, désirent augmenter le bien-être commun des deux nations et assurer la paix permanente en Extrême-Orient, et, étant convaincus que ces buts pourront être le mieux atteints par l'annexion de la Corée à l'Empire du

(14) Voir la brochure de M. Perrinjaquet, *Corée et Japon. Annexion de la Corée au Japon. Traité du 22 août 1910 et ses conséquences*, Paris 1910 ; — Pierre Albin, *Les Grands Traités Politiques*, déjà cité, p. 492-493.

Japon, ont résolu de conclure un traité relatif à cette annexion ». Et l'article 6 ajoute : « Par suite de l'annexion ci-dessus mentionnée, le Gouvernement du Japon prend le Gouvernement et l'administration de la Corée, et s'engage à accorder une entière protection aux personnes et propriétés des Coréens qui obéissent aux lois en vigueur en Corée et à accroître le bien-être de tous les Coréens. » Ensuite, le rescrit impérial japonais du 29 août 1910, qui a suivi la publication du traité d'annexion, déclare que cette nouvelle mesure a été dictée par le désir de « renforcer l'autorité publique » en Corée et d'y « assurer l'ordre et la sécurité ».

Immédiatement après l'annexion de la Corée au Japon, le Gouvernement de Tokio s'est empressé de profiter des conséquences juridiques de cette nouvelle situation politique en promulguant une déclaration spéciale sur la condition des étrangers en Corée et le régime douanier applicable au pays conquis.

La déclaration du 29 août 1910 constate, en premier lieu, que l'annexion fait disparaître les traités conclus par la Corée avec les nations étrangères et décide que les étrangers résidant en Corée seront soumis au régime en vigueur au Japon; c'est donc la suppression complète des privilèges anciens et la soumission absolue des étrangers à l'autorité territoriale.

En ce qui concerne le régime commercial et douanier, ladite déclaration du Gouvernement impérial japonais prévoit une période transitoire avant l'établissement d'un régime nouveau. Ainsi les tarifs existant au moment de l'annexion sont mainte-

nus; pour dix ans, sur les marchandises importées ou exportées et sur les navires entrant dans les ports coréens. Les mêmes taxes douanières et les mêmes droits de navigation seront, pendant la même durée, appliqués aux marchandises et aux navires du Japon.

§ 6. — La politique agressive du Japon en Mandchourie au cours de la Grande Guerre de 1914-1918

1. *Le Groupe II — revisé — des vingt-et-une demandes du Japon en* 1915

La Grande Guerre de 1914 avait changé la situation. Les grandes puissances qui, par leurs rivalités en Chine, avaient été jusque là, pour ce dernier pays, comme des facteurs d'équilibre, étaient alors absorbées par les événements.

Le Japon, qui restait seul en Extrême-Orient devant la Chine impuissante, ne tarda pas à la traiter comme bon lui semblait. Il est vrai que, de loin, il y avait les États-Unis qui tenaient toujours le Japon à l'œil, mais celui-ci se montra très habile en déclarant, lui aussi, la guerre à l'Allemagne.

En qualité de belligérant, non seulement il pouvait prendre Kiao-tcheou aux Allemands, mais il gagnait aussi la sympathie des Alliés. Bientôt toutes les possessions allemandes se trouvèrent entre les mains des Japonais, dont les agissements finirent par soulever la protestation du Gouvernement chinois.

Dès le 6 août 1914, le Gouvernement chinois

faisait une déclaration de neutralité auprès des puissances européennes qui venaient d'entrer en guerre à la suite de l'assassinat de l'héritier d'Autriche à Serajevo.

Lorsque les Japonais commencèrent la campagne, ils ne se contentèrent pas d'effectuer un simple passage vers Kiao-tcheou. Ils s'emparèrent, au fur et à mesure de leur avance, des bureaux de poste et télégraphes et ils occupèrent les villes et les villages.

Devant le fait accompli, le 3 septembre 1914, le Gouvernement chinois adressa aux ministres des autres puissances à Péking, une circulaire relative à la délimitation du théâtre de la guerre. La Chine, tout en regrettant les atteintes portées à sa neutralité d'une part par l'Allemagne, de l'autre par les forces japonaises et britanniques alliées, constituait une zone de guerre spéciale bien délimitée : Long-keou, Laï-tcheou et les localités adjacentes à la baie de Kiao-tcheou.

Or, bien que les hostilités eussent pris fin et que le contingent britannique se fût à peu près retiré, les troupes japonaises circulaient encore à l'intérieur du Chan-tong.

La Chine crut alors le moment opportun d'annuler cette zone de guerre et de rétablir le statut primitif de la région en question. Le 7 janvier 1915, elle notifia son acte de révocation aux ministres britannique et japonais.

Mais le Japon n'accepta pas la déclaration chinoise et il se fit remettre le 9 janvier, par son ministre à Péking, la réponse du Gouvernement impérial du Japon au ministre des Affaires étrangères

de la République chinoise. La Chine pouvait « annuler effectivement les communications relatives à la création d'une zone de guerre, malgré cette décision, les mouvements des troupes japonaises resteraient libres comme auparavant, sans être affectés ni restreints par ladite déclaration ».

Le 16 janvier 1915, la Chine adressa au Japon une deuxième note, qui se terminait par l'espoir, exprimé par la Chine, de voir le Japon régler à l'amiable le différend né de l'annulation de la zone de guerre. Celui-ci n'y devait pas faire de réponse directe.

Le 18 janvier, cependant, le ministre japonais à Péking remit au Président Yuan Chi-kaï, en personne, un document comprenant vingt-et-une demandes (15) ayant pour « principal objet... de régler les questions que soulève la situation nouvelle créée par la guerre entre le Japon et l'Allemagne, de resserrer les relations amicales existant entre le Japon et la Chine et d'assurer ainsi la paix permanente de l'Extrême-Orient ». Il n'était question de rien moins que de l'établissement d'un véritable protectorat japonais sur la Chine. Tout le pays commença à s'émouvoir; la presse s'agita, déclarant ces prétentions inacceptables. Un grand meeting organisé à Shanghaï décida le boycottage des produits japonais.

En étudiant cette question des vingt-et-une de-

(15) Consulter Thomas F. Millard, *Our Eastern Question*, déjà cité, p. 146-163 et 472-510 ; — K.-K. Kawokami, *Le Problème du Pacifique et la Politique Japonaise*, déjà cité, p. 163-175.

mandes du Japon, nous n'entrerons pas dans ses détails (16); nous ne nous occuperons que du second groupe, qui définissait la situation du Japon dans la Mandchourie du Sud et la Mongolie intérieure orientale en y établissant une espèce de protectorat du Japon.

En raison des protestations chinoises, mais surtout à cause de la pression extérieure exercée par les grandes puissances, le Japon fut obligé de reviser ses demandes.

Le second groupe, sous sa forme revisée, tel qu'il avait été publié par le Gouvernement chinois et en tant qu'il s'agit de la Mandchourie du Sud, était conçu de la façon suivante :

Le Gouvernement japonais et le Gouvernement chinois, en vue de développer leurs relations économiques dans la Mandchourie du Sud et dans la Mongolie intérieure orientale, ont convenu des articles suivants :

Article premier. — Les deux parties contractantes consentent à porter à quatre-vingt-dix-neuf ans la durée du bail de Port-Arthur et de Dalny, et

(16) Les vingt et une demandes du Japon étaient divisées en cinq groupes, dont le premier réglait la question de Chantong. Le second groupe visait la question de la Mandchourie du Sud et de la Mongolie Intérieure Orientale. Le troisième groupe consolidait les intérêts de la Société de Hanyehping en faveur des capitalistes japonais. Le quatrième groupe visait l'engagement de la Chine de ne plus céder, désormais, à une tierce puissance, et sous n'importe quelle forme, une partie quelconque de ses côtes. Le cinquième groupe, le dernier, comprenait une série de propositions qui portaient directement atteinte à l'intégrité territoriale comme à l'indépendance et à l'existence même de la Chine.

celle du Chemin de fer du Sud de la Mandchourie et du Chemin de fer d'Antoung à Moukden.

(Echange supplémentaire de notes)

Le bail de Port-Arthur et de Dalny expirera la 86e année de la République, soit en 1997. La restitution du Chemin de fer du Sud de la Mandchourie à la Chine aura lieu dans la 91e année de la République de Chine, soit en 2002. L'article 12 de l'accord primitif du Chemin de fer du Sud de la Mandchourie, portant que ce chemin de fer peut être racheté par la Chine 36 ans après le jour de l'ouverture du trafic, est aussi abrogé.

Le terme du Chemin de fer d'Antoung à Moukden expirera la 96e année de la République, soit en 2007.

Art. 2. — Les sujets japonais en Mandchourie du Sud et en Mongolie intérieure orientale auront le droit de prendre à bail ou d'acquérir les terrains nécessaires à la construction des bâtiments appropriés pour le commerce et les manufactures ou destinés à des entreprises agricoles.

Art. 3. — Les sujets japonais seront libres de résider et de voyager dans la Mandchourie du Sud et dans la Mongolie intérieure orientale et d'entreprendre des affaires ou manufactures quelconques.

Art. 3 *a*. — Les sujets japonais mentionnés dans cet article et dans l'article précédent, outre leur obligation de se faire enregistrer avec le passeport délivré par les autorités locales qu'ils doivent se procurer selon les règlements existants, sont également obligés de se soumettre aux règlements, aux

ordonnances de police et aux taxes chinois, approuvés par le consul japonais. Les procès civils et criminels dans lesquels les défendeurs sont japonais seront instruits et jugés par le consul japonais; ceux dans lesquels les défendeurs sont chinois seront instruits et jugés par les autorités chinoises.

Dans chaque cas, un fonctionnaire peut être envoyé à la Cour pour assister aux débats, mais les procès civils mixtes entre Chinois et Japonais concernant les terrains seront instruits et jugés conjointement par les délégués des deux nations, conformément aux lois et aux usages locaux de Chine.

Quand, dans l'avenir, le système judiciaire dans ladite région sera complètement réformé, tous les procès civils et criminels concernant les sujets japonais seront examinés et jugés entièrement par les Cours judiciaires chinoises.

Art. 4. — (*Transformé en un échange de notes.*)

Le Gouvernement chinois consent à concéder aux sujets japonais le droit de rechercher, de choisir, de prospecter et d'exploiter les mines dans les zones minières de la Mandchourie du Sud spécifiées ci-dessous, à l'exception de celles qui ont déjà été prospectées ou exploitées; mais, tant que les règlements miniers ne seront pas définitivement arrêtés, les usages actuellement en vigueur continueront d'être observés.

PROVINCE DE FONG-TIEN :

LOCALITÉ	DISTRICT	MINERAI
Niu Hsin T'aï	Pen-hsi.	Charbon.
Tien Shih Fu Kou.	*Idem.*	*Idem.*
Sha Sung Kang.	Haï-lung.	*Idem.*
T'ieh Ch'ang.	T'ung-hua.	*Idem.*
Nuan Ti T'ang.	Chin.	*Idem.*
An Shan Chan.	De Leao-yang. à Pen-hsi.	Fer.

PROVINCE DE KIRINE (Partie du Sud) :

LOCALITÉ	DISTRICT	MINERAI
Sha Sung Kang.	Ho-lung.	Charbon et fer.
Kang Yao.	Chi-lin (Kirine).	Charbon.
Chia P'i Kou.	Hua-tien.	Or.

Art. 5.— (*Transformé en un échange de notes.*)

Le Gouvernement chinois déclare que la Chine, à l'avenir, fournira des fonds pour construire les chemins de fer dans la Mandchourie du Sud; si elle doit recourir à des capitaux étrangers, le Gouvernement chinois consent à négocier d'abord avec les capitalistes japonais pour un emprunt.

Art. 5 *a.* — (*Transformé en un échange de notes.*)

Le Gouvernement chinois convient que, si, à l'avenir, il contracte un emprunt étranger en donnant comme garantie les taxes de la Mandchourie du Sud (à l'exception de la gabelle et des revenus des douanes en garantie desquels des emprunts ont déjà été faits par le Gouvernement central), il cherchera à négocier d'abord avec les capitalistes japonais pour l'emprunt.

Art. 6.— (*Transformé en un échange de notes.*) Le Gouvernement chinois déclare que si, à l'avenir, des conseillers ou des instructeurs étrangers en matière politique, financière, militaire ou de police, sont employés dans la Mandchourie du Sud, des Japonais seront employés en premier lieu.

Art. 7. — Le Gouvernement chinois consent à procéder rapidement à une revision fondamentale de l'accord relatif à l'emprunt du Chemin de fer de Kirine à Changchoun, en prenant comme type les dispositions des accords pour les chemins de fer conclus jusqu'à présent par la Chine avec des financiers étrangers. Si, à l'avenir, des conditions plus avantageuses que celles desdits accords étaient accordées à des financiers étrangers relativement aux emprunts de chemin de fer, le susdit accord serait de nouveau revisé suivant le désir du Japon.

Contre-proposition chinoise à l'égard de l'article 7.

Tous les traités existant entre la Chine et le Japon concernant la Mandchourie restent en vigueur, pour autant qu'il n'en est pas autrement disposé par le présent traité.

2 *Le traité sino-japonais et l'échange de notes du 25 mai 1915, concernant la Mandchourie du Sud et la Mongolie intérieure orientale*

Les négociations n'ayant pas abouti à une solution amiable des vingt-et-une demandes du Japon, le Gouvernement japonais adressa, le 7 mai 1915, à la Chine un ultimatum, par lequel il fixait à celle-ci un délai de 48 heures pour accepter les demandes sous leur forme revisée. Le Gouvernement

impérial du Japon ajoutait, à la fin du texte de son ultimatum, que, s'il ne recevait pas de réponse satisfaisante avant six heures de l'après-midi du 9 mai, il prendrait de son propre chef telles mesures qu'il jugerait nécessaires pour parer à la situation. La Chine, n'ayant aucune option, dut accepter, le 8 mai, par une note remise au ministre du Japon à Péking, les termes de l'ultimatum.

En conséquence, le Japon et la Chine signèrent, le 25 mai 1915, un traité concernant la Mandchourie du Sud et la Mongolie intérieure orientale. A ce traité fut joint comme annexe un échange de notes entre la Chine et le Japon portant la même date. Voici les termes du traité du 25 mai concernant la Mandchourie du Sud et la Mongolie intérieure orientale :

Article premier. — Les deux hautes parties contractantes consentent à porter à quatre-vingt-dix-neuf ans la durée du bail de Port-Arthur et de Dalny et celle du Chemin de fer du Sud de la Mandchourie et du Chemin de fer d'Antoung à Moukden.

Art. 2. — Les sujets japonais dans la Mandchourie du Sud peuvent, par négociation, prendre à bail les terrains nécessaires à la construction de bâtiments appropriés pour le commerce et les manufactures ou destinés à des entreprises agricoles.

Art. 3. — Les sujets japonais sont libres de résider et de voyager dans la Mandchourie du Sud et d'entreprendre des affaires ou des manufactures quelconques.

Art. 4. — Dans le cas où les Japonais et les Chinois désireraient s'engager conjointement dans

des entreprises agricoles et industries connexes, le Gouvernement chinois peut donner son autorisation.

Art. 5. — Les sujets japonais mentionnés dans les trois articles précédents, outre leur obligation de se faire enregistrer avec le passeport délivré par les autorités locales qu'ils doivent se procurer selon les règlements existants, sont également astreints à se soumettre aux règlements, aux ordonnances de police et aux taxes chinois.

Les procès civils et criminels dans lesquels les défendeurs sont Japonais seront instruits et jugés par le consul japonais; ceux dans lesquels les défendeurs sont chinois seront instruits et jugés par les autorités chinoises. Dans chaque cas, un fonctionnaire peut être envoyé à la Cour pour assister aux débats; mais les procès civils mixtes entre Chinois et Japonais concernant les terrains seront instruits et jugés conjointement par les délégués des deux nations, conformément aux lois et aux usages locaux de Chine.

Lorsque, dans l'avenir, le système judiciaire dans ladite région sera complètement réformé, tous les procès civils et criminels concernant les sujets japonais seront examinés et jugés entièrement par les Cours judiciaires chinoises.

Art. 6. — Le Gouvernement chinois consent, dans l'intérêt du commerce et pour la résidence des étrangers, à faire ouvrir par la Chine elle-même, comme ports commerciaux, aussitôt que possible, certaines localités appropriées dans la Mongolie intérieure orientale.

Art. 7. — Le Gouvernement chinois consent à

procéder rapidement à une revision fondamentale de l'accord relatif à l'emprunt du Chemin de fer de Kirine à Changchoun, en prenant comme type les dispositions des accords pour les chemins de fer conclus jusqu'à présent par la Chine avec des financiers étrangers.

Si, à l'avenir, des conditions plus avantageuses que celles desdits accords étaient accordées à des financiers étrangers relativement aux emprunts de chemins de fer, le susdit accord serait de nouveau revisé suivant le désir du Japon.

Art. 8. — Tous les traités existant entre la Chine et le Japon concernant la Mandchourie restent en vigueur, pour autant qu'il n'en est pas autrement disposé par le présent traité.

En ce qui touche les notes échangées, le 25 mai 1915, entre la Chine et le Japon, concernant la Mandchourie du Sud et la Mongolie intérieure orientale, dans une de ces notes la Chine déclarait abrogé l'article 12 de l'accord primitif de 1896 du Chemin de fer du Sud de la Mandchourie, portant que ce chemin de fer pouvait être racheté par la Chine 36 ans après le jour de l'ouverture du trafic Il était aussi stipulé que le terme du Chemin de fer d'Antoung à Moukden expirerait en 2007.

Dans une autre note il était stipulé que les ports commerciaux ne seraient ouverts par la Chine qu'après avoir consulté le ministre du Japon.

Dans la note concernant les mines de la Mandchourie du Sud, le Gouvernement chinois déclarait que les sujets japonais pourraient rechercher et choisir aussitôt que possible les mines dans les zones minières de la Mandchourie du Sud spéci-

fiées ci-dessous, à l'exception de celles déjà prospectées ou exploitées, et le Gouvernement chinois les autoriserait alors à les prospecter ou les exploiter.

D'autres notes contenaient les stipulations suivantes :

La Chine fournira à l'avenir des fonds pour construire les chemins de fer nécessaires dans la Mandchourie du Sud et la Mongolie intérieure orientale; si elle doit recourir à des capitaux étrangers, la Chine cherchera à négocier d'abord avec les capitalistes japonais pour l'emprunt. De plus, si le Gouvernement chinois contracte à l'avenir un emprunt en donnant comme garantie les taxes des localités susmentionnées (à l'exception de la gabelle et des revenus des douanes qui ont déjà été donnés en garantie par le Gouvernement central chinois), il devra négocier d'abord à cet effet avec les capitalistes japonais.

Lesdites notes stipulaient en outre :

Que si, à l'avenir, des conseillers ou des instructeurs étrangers en matière politique, financière, militaire ou de police sont employés dans la Mandchourie du Sud, des Japonais devront être employés en premier lieu.

Que le terme « bail par négociation », contenu dans l'article 2 du traité concernant la Mandchourie du Sud et la Mongolie intérieure orientale, sera entendu comme impliquant un bail à long terme n'excédant pas trente années et aussi la possibilité de son renouvellement sans conditions.

Que les autorités chinoises communiqueront au consul japonais les règlements et les ordonnances de police et le régime de taxation auxquels les Ja-

ponais seront soumis suivant l'article 5 du traité concernant la Mandchourie du Sud et la Mongolie intérieure orientale, afin d'arriver à un accord avec ce fonctionnaire avant leur application.

C'était un gros succès pour le Japon. Il s'attribuait en Chine une lourde hypothèque au détriment des autres puissances et en violation surtout du principe de la porte ouverte, préconisé par les Etats-Unis à l'égard de la Chine en général et de la Mandchourie et de la Mongolie en particulier.

Dès lors, il n'est pas étonnant de voir le Gouvernement des Etats-Unis, quatre jours avant la remise de l'ultimatum, câbler aux Gouvernements de la Chine et du Japon une note, dans laquelle il déclarait notamment qu'il ne reconnaîtrait aucun accord ou engagement intervenu entre les Gouvernements de la Chine et du Japon qui porterait atteinte aux droits que les Etats-Unis et leurs citoyens tenaient des traités en Chine, non plus qu'à l'intégrité politique ou territoriale de la République chinoise ou à la politique internationale relative à la Chine connue sous le nom de politique de la porte ouverte.

3. *Les traités russo-japonais de* 1916

Le Japon s'efforçait, cependant, d'obtenir l'assentiment des grandes puissances occidentales et des Etats-Unis au sujet des avantages qu'il venait d'acquérir en Chine.

Déjà, à la suite d'un accord russo-japonais, conclu le 8 juillet 1912, il était déclaré que la Mandchourie du Nord et la Mongolie extérieure étaient

dans la sphère d'influence de la Russie, et la Mandchourie du Sud et la Mongolie intérieure dans celle du Japon.

Mais, le 3 juillet 1916, le Japon réussit à faire signer par la Russie deux traités, dont l'un fut rendu public et l'autre tenu secret. Dans le premier traité, publié, l'objet poursuivi par les hautes parties contractantes était « la défense de leurs droits territoriaux et intérêts spéciaux en Extrême-Orient », tandis que dans l'autre, qui avait été tenu secret jusqu'à la Révolution russe, il était stipulé à l'article premier que : « Les deux hautes parties contractantes, reconnaissant qu'elles ont un intérêt vital à ne pas laisser tomber la Chine sous la domination d'une tierce puissance qui entretiendrait contre la Russie ou le Japon des desseins hostiles, s'engagent réciproquement, chaque fois que les circonstances l'exigeront, à se concerter franchement, dans un esprit de confiance mutuelle et complète en vue de prendre conjointement les mesures propres à prévenir la possibilité de l'avènement d'un pareil état de choses ».

D'après l'article 2, si l'une des parties contractantes est attaquée par une tierce puissance, « l'autre partie, à la prière de son alliée, viendra à son secours ».

Aux termes de l'article 3, « les conditions sous lesquelles chacune des hautes parties contractantes prêtera assistance armée à l'autre, en vertu de l'article précédent, aussi bien que les moyens par lesquels cette assistance sera exécutée, devront être définis en commun par les autorités respectives de l'une ou de l'autre parties contractantes ».

Enfin, suivant l'article 6 (le dernier), « le présent traité sera tenu secret vis-à-vis de tous autres que les deux hautes parties contractantes ».

En même temps que la conclusion de ces traités, le Gouvernement russe cédait au Japon soixante milles du Chemin de fer Chinois de l'Est entre Changchoun et le Soungari, à titre d'appréciation de la bonne volonté montrée par ce dernier pays depuis le commencement de la guerre à l'égard de la fourniture des munitions. Ensuite, la Russie s'engageait à reconnaître au Japon le droit de navigation sur le Soungari entre Kirine et la jonction des fleuves Nonni et Soungari. Comme nous l'avons déjà mentionné plus haut, ce droit avait été assuré à la Russie par l'article 2 du traité d'Aïgoun de 1858 entre la Chine et la Russie; jusque là, il n'avait été exercé que par les sujets russes et chinois.

4. *L'accord Lansing-Ishii du 2 novembre* 1917

Accrédité, en juin 1917, auprès du Gouvernement de Washington comme ambassadeur extraordinaire, le vicomte Ishii réussit, le 2 novembre suivant, à conclure, avec ce Gouvernement, un accord connu sous le nom d'accord Lansing-Ishii.

Dans cet accord, les Gouvernements des Etats-Unis et du Japon reconnaissaient que la proximité géographique de celui-ci et de la Chine était de nature à créer entre ces deux pays des relations spéciales.

Le Gouvernement des Etats-Unis ne faisait pas de difficulté à reconnaître au Japon des intérêts spé-

ciaux en Chine, particulièrement dans les territoires auxquels ses possessions sont contiguës.

Par contre, l'indépendance de la Chine serait respectée, en même temps que les droits que d'autres puissances tiennent en Chine de leurs traités passés avec elle.

Ensuite, les deux Gouvernements se déclaraient « opposés à l'acquisition, par n'importe quel pays, de toute espèce de droits spéciaux ou de privilèges qui pourraient affecter l'indépendance ou l'intégrité territoriale de la Chine ou priver les autres nations du bénéfice de l'égalité de traitement ». Ainsi, le principe de la porte ouverte était de nouveau proclamé.

En réponse aux notes qu'il avait reçues des États-Unis et du Japon, le Gouvernement chinois fit adresser, le 12 novembre, aux Gouvernements de ces deux pays une déclaration dans laquelle il spécifiait qu'ayant « adopté à l'égard des nations amies les principes de justice, d'égalité et de respect des droits conventionnels et ne reconnaissant les relations spéciales créées par la proximité territoriale qu'autant qu'elles sont exprimées dans des traités passés avec laChine, il ne pouvait se considérer comme lié par aucun accord, passé au sujet de la Chine, entre d'autres nations ».

En Chine, l'émotion fut générale du fait qu'un accord était intervenu à son sujet sans qu'elle eût été consultée.

5. *Les notes et les contrats du 28 septembre 1918, concernant les emprunts des chemins de fer de Mandchourie et de Mongolie*

Il s'agissait notamment de la construction de quatre chemins de fer :

1° Entre Kaï-yuan, Haï-lung et Kirine;

2° Entre Changchoun et Taonan;

3° Entre Taonan et Jéhol;

4° D'un point entre Taonan et Jéhol à un port maritime.

Un contrat préparatoire fut signé, le 28 septembre 1918, entre le Gouvernement chinois et un syndicat composé de trois banques japonaises : la *Banque Industrielle du Japon*, la *Banque de Taïwan* et la *Banque de Chosen*.

En vertu de ce contrat, les banques avancèrent 20 millions de yens au Gouvernement chinois. L'intérêt de cette avance était de 8 % par an. Le terme des obligations était fixé à quarante ans à partir de la date d'émission et le remboursement devait commencer à partir de la onzième année d'après un système d'amortissement.

Enfin, pour les emprunts, « tous les biens et les revenus présents et futurs des quatre chemins de fer » étaient donnés en garantie par le Gouvernement chinois.

6. *L'autorité du gouverneur général du Kouan-tong sur les chemins de fer de Mandchourie*

Autrefois le gouverneur général de la Corée exerçait un contrôle sur les chemins de fer qui se trouvaient sous sa juridiction. Les chemins de fer

de Mandchourie et de Corée étaient ainsi réunis sous un seul régime. Mais, depuis, on avait supprimé le Bureau des Chemins de fer du Gouvernement de la Corée.

On avait organisé, le 1er septembre 1906, le gouvernement général du Kouan-tong, dont le quartier général devait être à Port-Arthur. Dans l'ordonnance numéro 196, qui avait créé ce nouveau gouvernement général, il était stipulé que le gouverneur général du territoire donné à bail serait « chargé de la protection et du contrôle des chemins de fer dans la Mandchourie du Sud », et surveillerait les affaires de la Société du Chemin de fer du Sud de la Mandchourie.

La même ordonnance stipulait que les fonctionnaires des consulats japonais résidant dans la Mandchourie du Sud pourraient, outre leurs fonctions régulières, être nommés secrétaires du gouvernement général. Sous ce rapport, la désignation des personnes agréées comme consuls japonais en Mandchourie appartenait à la Société du Chemin de fer du Sud de la Mandchourie. Cette situation engendrait notamment pour conséquence le fait que, si quelqu'un avait à formuler une réclamation ou un grief contre la Société, il serait obligé, selon les principes d'extraterritorialité, de porter la difficulté devant un juge qui était, en réalité, un fonctionnaire de la Société. Ensuite, il était stipulé dans l'ordonnance que les consuls ainsi nommés seraient « chargés des affaires de police le long des lignes de chemin de fer sous les ordres de leurs supérieurs ».

Le contrôle du gouverneur général du Kouantong sur les chemins de fer de Mandchourie fut en-

core rendu plus explicite par une ordonnance du 31 juillet 1917, qui stipulait qu'il aurait « le contrôle de la protection et de la surveillance des lignes de chemin de fer dans la Mandchourie du Sud en même temps que la charge des opérations de la Société du Chemin de fer du Sud de la Mandchourie ».

A la suite de l'affaire de Chengchiatun, en août 1916 (17), le Japon demanda à la Chine d' « accepter l'installation d'officiers japonais sur certains points de la Mandchourie du Sud et de la Mongolie intérieure orientale, où leur présence était considérée comme nécessaire pour la protection des sujets japonais »; et aussi de consentir à ce que « le gouvernement de la Mandchourie du Sud engage des officiers de police japonais ». Le Gouvernement japonais croyait nécessaire d'avoir des officiers de police japonais dans ces régions pour assurer le contrôle et la protection de ses propres sujets. Enfin, il prétendait que ce privilège n'était qu'un corollaire du droit de l'extraterritorialité

Cependant, le Gouvernement chinois ne cessa jamais de protester contre ces prétentions.

---

(17) Léon Archimbaud, *La Conférence de Washington*, p. 188, Paris 1923 ; — Westel W. Willoughby, *Foreign Rights and Interests in China*, déjà cité, p. 347-351.

CHAPITRE II

SOUS LE RÉGIME PROVISOIRE

§ 1. — L'anabase des Tchécoslovaques et les guerres civiles en Sibérie

Parmi les troupes, que l'Autriche-Hongrie avait mobilisées pour combattre les armées du Tsar, se trouvaient des milliers de Tchèques, originaires de Bohème, qui détestaient d'une haine profonde leurs oppresseurs magyars et toutes les chaînes qui les liaient contre leur volonté à l'Empire des Habsbourg.

Malgré la précaution prise par les Autrichiens en enrôlant les Tchèques dans les régiments allemands et autrichiens, plusieurs d'entre eux profitèrent de la première occasion venue pour se rendre aux Russes. C'est ainsi que, au moment de la Révolution de mars en Russie, en 1917, il y avait plus de 50.000 prisonniers tchèques répandus dans toute la Russie, la plupart dans la partie sud du centre de la Russie d'Europe. Sur l'insistance urgente de la France, le Gouvernement de Kérensky avait équipé

ces hommes et il les avait autorisés à s'organiser pour combattre les Allemands (1).

Beaucoup d'entre eux s'étaient distingués, pendant la dernière avance russe, en juillet 1917, et ils avaient réalisé presque les seuls gains essentiels à cette époque.

Le 6 janvier 1918, un grand meeting, tenu à Prague, capitale de la Bohème, se déclara en faveur de l'indépendance complète de la Bohème, la Moravie et la Silésie, qui seraient réunies en une seule Nation tchécoslovaque. Cet événement stimula les unités tchèques en Russie d'une ardeur nouvelle, et elles s'irritaient contre l'inaction forcée qui était la conséquence de la débâcle des armées russes.

Lorsque le traité de Brest-Litovsk fut signé, le 3 mars 1918, par les bolchéviks, toute possibilité de combattre les Allemands sur le front oriental disparut. Or, les Tchèques n'éprouvaient aucun désir d'intervenir dans les affaires russes. Au début, leurs intentions étaient de combattre l'Allemagne et l'Autriche et de libérer la Nation tchécoslovaque. Ils espéraient, après le traité de Brest-Litovsk, regagner par l'Amérique le front occidental pour lutter contre leurs ennemis héréditaires. Ils demandèrent donc au Gouvernement soviétique l'autorisation de traverser la Russie asiatique. Cette autorisation leur fut accordée par des arrangements conclus vers la mi-avril 1918. Quatre-vingts trains mis à leur disposition partirent, tous bondés, pour le long voyage vers le Pacifique. Ils se heurtèrent à des délais et à des in-

(1) Henri Kittredge Norton, *The Far Eastern Republic of Siberia*, déjà cité, p. 63 et suivantes.

terruptions multiples. Le premier train arriva enfin à Vladivostok après cinquante-sept jours de voyage. Les autres firent un voyage moins heureux et connurent de nombreuses péripéties. A Irkoutsk un train transportant 400 Tchèques fut pris entre deux lignes de trains remplis de plusieurs milliers de troupes rouges. Mais les Tchèques bondirent de leurs wagons, se précipitèrent à la rencontre des bolchéviks et, en une demi-heure, ils s'armèrent eux-mêmes, battirent les troupes rouges, chassèrent les autorités soviétiques, et devinrent complètement maîtres de la situation.

Plusieurs autres trains furent attaqués de la même façon, et partout le résultat fut le même. C'est que les Tchèques étaient de bons soldats, bien disciplinés; la plupart étaient des hommes de bonne éducation qui savaient ce qu'ils voulaient faire et comment l'exécuter, tandis que les troupes rouges manquaient, à cette époque, de discipline et d'organisation sérieuse. De sorte que, malgré leur avantage numérique, ils ne pouvaient résister nulle part à l'avance des Tchèques.

Aussi, une petite armée d'environ 50.000 hommes, profitant des troubles de Russie, réussit à occuper militairement un pays de milliers de milles et habité par des millions de Russes, bref un territoire de même étendue que les Etats-Unis. Iékatérinenbourg, Chéliabinsk, Omsk, Novo-Nikolaïevsk, Krasnoyarsk et Irkoutsk tombèrent entre leurs mains. Dans la Russie d'Europe, ils prirent Samara et Simbirsk, environ à 600 milles de Moscou. Le Chemin de fer Transsibérien se trouvait sous leur domination jusqu'au lac Baïkal.

En Extrême-Orient, les Tchèques rencontrèrent encore moins de résistance. Plus de 10.000 d'entre eux avaient traversé le territoire le long du Chemin de fer de l'Amour jusqu'à Vladivostok, sans qu'il se fût produit beaucoup d'incidents.

Il faut noter cependant que les Tchèques. poussant toujours vers l'Est, avaient saisi deux petits bateaux sur le lac Baïkal. Après les avoir réparés tant bien que mal et munis de canons, ils traversèrent le lac et attaquèrent les troupes soviétiques, composées de 20.000 soldats, qui se trouvaient au delà du lac. Les bolchéviks ripostèrent et réussirent à couler un bateau; mais, à la fin, ils furent vaincus par les Tchèques qui leur auraient tué 6.000 hommes et capturé 2.000 autres. Cette défaite démoralisa les troupes soviétiques qui se trouvaient plus à l'Est, et les Tchèques avancèrent vers Tchita presque sans résistance sérieuse.

A Vladivostok, au début, les Tchèques et les autorités soviétiques avaient entretenu de bonnes relations, mais la situation changea très rapidement. Jusqu'au 26 juin 1918, il n'y avait aucun signe qui trahît le trouble ou la désaffection de la part des Tchèques. Mais, le 28 juin suivant, les Tchèques, sans aucun avertissement ni provocation, occupèrent la ville, désarmèrent les gardes rouges, chassèrent le Gouvernement soviétique et mirent à sa place un autre Gouvernement composé de membres de l'ancien Conseil municipal, qui prirent le pouvoir sans procéder à une nouvelle élection.

Tout à l'opposé, sur le fleuve Volga, quelques milliers de Tchèques avaient à défendre un front

faiblement protégé contre les forces croissantes des Soviets.

Cette ligne devint tout d'un coup l'objectif des Tchèques qui se trouvaient à Vladivostok. Leur désir de retourner, par l'Amérique, combattre les Allemands en France fut soudainement remplacé par une autre décision, celle de traverser de nouveau la Sibérie pour engager la lutte contre les bolchéviks en Russie.

Pour toute explication de leur attitude à l'égard de Vladivostok, ils se bornèrent à dire qu'ils avaient agi par représailles pour les attaques des bolchéviks contre les Tchèques à l'Ouest. Et le désir de leur venir en aide était le motif de cette volte-face et du mouvement vers l'Ouest, qui commença le 12 juillet 1918.

La véritable raison de ce changement de front, de la part des Tchèques, a été le sujet de beaucoup de discussions, sur lesquelles nous ne jugeons pas nécessaire de nous étendre longuement. D'ailleurs, ce qu'il importe de savoir, c'est l'opinion des Sibériens eux-mêmes. Or, d'après M. H. K. Norton, les Sibériens croyaient unanimement que les Tchèques avaient été poussés par les Alliés, sous la pression de la France, à attaquer les Russes du côté de la Sibérie, et cela pour mériter la reconnaissance de la Tchécoslovaquie par les Alliés. Cette hypothèse explique tous les événements du passé, et elle est rendue plus évidente par l'attitude ultérieure des Alliés. La France reconnut la République de Tchécoslovaquie le 30 juin 1918, la Grande-Bretagne le 13 août suivant, les Etats-Unis le 2 septembre et le Japon le 9 septembre. De toute façon, les Tchèques

faisaient alors la guerre contre le Gouvernement soviétique, et on ne peut guère douter que leur action ne soit due à l'influence des Alliés

L'effet de leur activité en Sibérie fut extrêmement désastreux pour les Russes. Partout les Tchèques désarmèrent les forces soviétiques. Il est vrai qu'ils n'intervenaient pas directement dans les affaires locales, mais le désarmement des forces rouges eut pour conséquence que les réactionnaires reprirent le pouvoir et ils ne tardèrent pas à en abuser.

Ainsi, dans toute la Sibérie, les Tchèques étaient considérés comme un noyau d'organisation contre le bolchévisme en Russie. Dans chaque ville où ils apparurent, les autorités soviétiques furent chassées et un nouveau Gouvernement local fut établi. Le caractère de ces nouveaux Gouvernements fut variable. A Vladivostok, l'ancien Conseil municipal était libéral. Dans la zone du Chemin de fer Chinois de l'Est, le lieutenant-général Horvath, profitant de la situation, se proclama lui-même chef du Gouvernement provisoire de Sibérie. Ce fut naturellement un mouvement d'une extrême réaction. A l'Ouest du territoire d'Horvath se trouvait Sémenof, qui surveillait, avec l'appui du Japon, la ligne de Manchouli à Tchita.

Les troupes tchécoslovaques, quittant sans armes la Russie amie et se dirigeant vers le Pacifique, revinrent ensuite bien équipées pour combattre la Russie hostile. Dans ce pays extrêmement désorganisé, elles n'avaient pas rencontré beaucoup de résistance pour imposer leur volonté au peuple russe, mais le résultat de leur activité, bien loin de

leurs intentions premières, avait été d'aggraver davantage le désordre et de susciter presque inévitablement une longue guerre civile, susceptible de compromettre l'organisation sociale et économique du pays.

Les victoires des Tchèques servirent aussi à renforcer le mouvement antibolchéviste à l'Ouest de la Sibérie. En décembre 1917, la République de Sibérie fut proclamée. Sa capitale devait être fixée à Tomsk, son drapeau blanc et vert et, le 5 février de l'année suivante, elle ouvrit sa première Douma, composée de 30 membres. Cependant, malgré son vif désir de constituer une république unifiée, elle n'était pas en état d'étendre son influence en dehors des limites de sa capitale.

A côté d'elle, il y avait encore en Sibérie beaucoup d'autres gouvernements nouvellement établis; et chacun avait son propre programme, conçu dans le but d'embrasser tout le pays.

Le meilleur de ces gouvernements locaux était celui d'Omsk. Il avait été formé sur l'initiative de M. Vologodsky, surnommé le grand vieillard de Sibérie. L'un après l'autre, les gouvernements locaux reconnurent l'autorité du Gouvernement d'Omsk. L'influence de ce dernier augmentait constamment. Le 23 juillet 1918, le Gouvernement d'Omsk proclama l'indépendance de la Sibérie. Peu après l'activité des Tchèques à Irkoutsk et à Vladivostok, ces villes reconnurent aussi la suprématie d'Omsk et l'unité de la Sibérie fut nominalement réalisée, de l'Oural au Pacifique, par l'adhésion de Sémenof et d'Horvath.

Mais bientôt le Gouvernement d'Omsk ren-

contra des difficultés sérieuses. Sa plus grande faiblesse venait du manque d'argent. Tout au début, le nouveau Gouvernement avait déclaré son intention de lancer un emprunt de 100 millions de roubles à 5 % d'intérêt mais, le jour suivant sa déclaration, il commença à émettre du papier-monnaie pour combler le déficit existant. En outre, le Gouvernement d'Omsk était composé de membres trop disparates : les uns étaient des démocrates comme Kérensky et Mme Breshkovskaya; les autres, comme Ivanof-Rinof, représentaient les éléments les plus réactionnaires du Tsarisme; d'autres, tels Sémenof et Horvath, agissaient pour leur propre compte. Le nouveau Gouvernement était en outre affaibli par le changement d'attitude des Tchèques. Ceux-ci, au début, avaient beaucoup contribué à sa formation. Mais, lorsque les Tchèques combattirent ouvertement les Soviets, ils prirent, dans la suite, une allure réactionnaire.

Sapé de telle façon par l'antagonisme politique de ses membres, le Directoire tomba facilement victime d'un coup d'Etat des Cosaques auquel prit part Sémenof. Il fut alors décidé d'établir une dictature avec l'amiral Koltchak, le 18 novembre.

Koltchak, en assumant sa nouvelle fonction, commença immédiatement des préparatifs contre les bolchéviks. Une grande offensive fut envisagée pour le printemps de 1919 sur le front sibérien, au Caucase et à Arkhangel. Dénikine, qui venait de remporter quelques succès au Caucase, rejoignit le Gouvernement d'Omsk.

Ainsi, partout en Sibérie, la réaction triompha. Mais les blancs avaient commis la faute de montrer

une rigueur inutile dans la répression et ils s'étaient aliéné la sympathie de la population. Le régime de Koltchak, composé de gens tels que Ivanof-Rinof, et surtout Sémenof, fut un règne de terreur pour toute la Sibérie. Des villages entiers furent incendiés à la moindre provocation ou même sous le prétexte le plus puéril. Des leaders socialistes reconnus furent torturés et assassinés (2).

A Omsk, huit socialistes, dont quelques-uns n'avaient jamais pris part à l'action et s'adonnaient uniquement à la littérature, furent assassinés malgré l'assurance, par le ministre de la Justice de Koltchak, M. Starrinkévitch, que leur vie serait respectée.

A Nertchinsk un fait analogue se produisit. Une troupe de soldats, envoyée pour arrêter le gardien du Zemstvo, qui était suspect de sympathie pour les bolchéviks, prit à sa place le président du Zemstvo, le traîna hors du bâtiment et l'acheva d'un coup de fusil. A Kansk, le maire fut emprisonné et pendu sans jugement par les Cosaques. « C'est un record brutal et répugnant, — écrit M. H. K. Norton — et des volumes pourraient être remplis avec ces détails révoltants. »

L'action funeste de ces gens au service du Gouvernement de Koltchak fit disparaître tout sentiment de moralité parmi ses troupes, et, lorsque les bolchéviks passèrent à l'offensive, l'avance des forces soviétiques fut très favorisée par la popula-

---

(2) Henry Kittredge Norton, *The Far Eastern Republic of Siberia*, déjà cité, p. 91.

tion russe qui, bien qu'hostile en majorité au communisme, préférait indubitablement le régime des Soviets à celui de Koltchak.

§ 2. — L'intervention des Alliés en Sibérie. Le Comité interallié et le Conseil d'achat de Vladivostok; les Conseils technique et des transports militaires de Kharbine.

La Révolution russe avait mis le Chemin de fer Chinois de l'Est dans une situation très difficile, car l'ancien Gouvernement russe, qui avait supporté jusque là les déficits d'exploitation du chemin de fer, n'existait plus. Avec l'avènement du Gouvernement des Soviets en 1917, la situation s'était aggravée. Le chemin de fer souffrait non seulement de la dépréciation rapide et constante du rouble, mais aussi d'une foule de difficultés économiques, conséquences inévitables d'une révolution qui avait bouleversé toute la Russie.

Lorsque les bolchéviks eurent dissous le Conseil d'administration de la Société à Pétrograd, et lorsque les troupes russes, qui s'étaient mutinées dans la zone du chemin de fer, eurent été renvoyées en Russie et remplacées par les troupes chinoises, la Banque Russo-Asiatique, utilisant la stipulation, contenue dans les statuts de la Société, qui permettait à son Conseil d'administration (*Pravlénié*) de résider soit à Pétrograd, soit à Péking, convoqua, en mai 1918, une assemblée des actionnaires de la Société dans cette dernière ville. Le Gouvernement chinois fut représenté à cette assemblée par M. Kuo

Chung-hsi, président de la Société du Chemin de fer Chinois de l'Est.

Cette assemblée élut un nouveau Conseil d'administration qui se composait des membres suivants : le lieutenant-général Horvath qui était en même temps directeur général du chemin de fer, M. Putilof, président de la Banque, le comte Jézierski, le vice-amiral Koltchak, qui avait la charge de surveiller la protection militaire du chemin de fer, MM. Oustroougof, Konovalof, Slauta, Yen Shih-ch'ing, et le neuvième membre était M. Wentzel, vice-président de la Société, retenu en Russie par la révolution (3).

L'isolement du chemin de fer se produisit lorsque le directeur responsable du chemin de fer, le lieutenant-général Horvath, devenu plus tard général, embrassa la cause de l'amiral Koltchak, qui venait d'établir le Gouvernement d'Omsk en Sibérie.

Cependant, le Japon, inquiet de la présence des bolchéviks et de milliers d'ex-prisonniers de guerre allemands et autrichiens armés en Sibérie, redoutant surtout par la Corée la contagion de l'esprit révolutionnaire, s'efforça d'engager la Chine dans une expédition commune contre la Sibérie.

Le Gouvernement japonais chargea donc son ministre à Péking d'entrer en négociations avec la Chine, afin de conclure avec celle-ci des conventions secrètes militaire et navale.

Les deux pays signèrent, le 16 mai 1918, la convention militaire; le 19 suivant, la convention navale.

---

(3) *The China Year Book*, 1921-1922, p. 651, Tientsin.

La convention militaire comprenait douze articles qui traitaient des obligations réciproques des deux pays contractants, tandis que la convention navale, qui se composait de neuf articles, avait pour but de mettre la marine chinoise sous l'étroite dépendance de la marine japonaise (4).

Ce traité militaire sino-japonais, qui fut abrogé le 27 janvier 1921, prévoyait ainsi pour la durée de la guerre une coopération militaire entre la Chine et le Japon contre toute pénétration ennemie en Sibérie orientale.

De leur côté, les Etats-Unis, en raison du développement de la situation militaire en Sibérie, susceptible de compromettre les relations commerciales entre la Russie et l'Amérique, envisageaient le contrôle unifié du régime des chemins de fer sibériens comprenant aussi le Chemin de fer Chinois de l'Est. Ce contrôle devait être placé sous la direction d'un ingénieur américain, M. John F. Stevens, qui était chargé par l'Administration de réorganiser le trafic entre la Russie d'Europe et Vladivostok. Mais la chute du Gouvernement de Kérensky vint interrompre le travail de M. Stevens et de ses collaborateurs. Les bolchéviks avaient pris possession des lignes de la Transbaïkalie, de l'Amour et de l'Oussouri du grand réseau sibérien, et ils y défendirent tout trafic, sauf dans leurs propres intérêts. En même temps ils attaquèrent les Tchèques

(4) Consulter, pour plus de détails, Hoshien Tchen : *Les Relations diplomatiques*, etc., déjà cité, p. 228-232 ; — Henry Kittredge Norton, *The Far Eastern Republic of Siberia*, déjà cité, p. 70-72.

qui, ne pouvant plus résister aux forces croissant de jour en jour des Soviets, demandèrent alors du secours aux Alliés pour tenter encore une fois de se frayer un passage à travers l'Est dans le but de s'embarquer à Vladivostok, et de rejoindre ces derniers sur le front occidental. Ils donnèrent pour raison de leur insuccès contre les bolchéviks le fait que ceux-ci étaient commandés par les anciens prisonniers autrichiens et allemands. Ainsi la menace de ces prisonniers contre les intérêts des Alliés en Extrême-Orient fut rendue plus dangereuse. En outre, on fit valoir l'argument que, puisque les Allemands aidaient les bolchéviks, aucun motif ne s'opposait à ce que les Alliés prêtent secours aux anti-bolchéviks (5). Cet argument fut utilisé à profusion au Japon. Il fut particulièrement insisté sur le fait qu'il y avait au moins 20.000 prisonniers allemands et autrichiens sous les armes en Sibérie, et sur la conséquence désastreuse susceptible d'en résulter pour le Japon, si ces ennemis réussissaient à couper le Chemin de fer Transsibérien.

La presse anglaise en Extrême-Orient était particulièrement décidée à l'intervention et elle la réclama du Gouvernement britannique. Certains journaux anglais allèrent même jusqu'à demander que le Japon eût les mains libres en Sibérie au cas où les Alliés ne pourraient envoyer des troupes pour le rejoindre.

Aux Etats-Unis, on avait déjà constaté un sen-

(5) Henry Kittredge Norton, *The Far Eastern Republic of Siberia*, déjà cité, p. 72.

timent croissant en faveur de l'intervention, lors de l'offensive des bolchéviks contre les Tchèques. Ce sentiment s'accentua lorsque, de toutes parts, les Alliés se montrèrent favorables à l'envoi d'une expédition militaire en Sibérie. Les Etats-Unis qui, à l'origine, étaient les seuls opposants à l'idée d'une intervention, en devinrent dans la suite les partisans les plus fervents. Le Gouvernement de M. Wilson invita en conséquence le Japon à se joindre aux Etats-Unis dans une expédition contre les bolchéviks en Sibérie. Cette invitation fut promptement acceptée par le Japon.

Avant d'envoyer leurs troupes, les Gouvernements des Etats-Unis et du Japon firent, le 3 août 1918, des déclarations officielles à l'égard de l'intervention, dans le but de la justifier aussi bien pour leurs sujets respectifs que pour les Sibériens eux-mêmes.

Ainsi les deux Gouvernements déclarèrent simultanément et chacun de leur côté qu'ils ne voulaient pas intervenir dans les affaires intérieures de la Russie, que leurs troupes ne seraient envoyées en Sibérie que pour assister le peuple russe dans ses efforts en vue de reconquérir le contrôle de ses propres affaires, de son propre territoire et de sa propre destinée. De toute façon, ces troupes devaient être retirées de Sibérie le jour où les Tchécoslovaques ne se trouveraient plus en danger et pourraient s'embarquer librement pour l'Europe (6).

---

(6) Henry Kittredge Norton, *The Far Eastern Republic of Siberia*, déjà cité, p. 73-74. — On trouvera le texte intégral des deux déclarations américaine et japonaise dans les annexes du livre précité, p. 273-277.

Ces deux déclarations étaient basées sur la théorie qu'un petit nombre de traîtres russes, agissant sous l'influence germanique et se servant de l'argent allemand, avaient acquis par surprise le contrôle d'un vaste territoire, d'une immense population, et des ressources incalculables de la Russie; qu'ils les mettaient à la disposition des Allemands à l'encontre du désir du peuple russe, et malgré les efforts de ce dernier pour y mettre fin. Ce n'est que sous cet aspect qu'une intervention pouvait être alors moralement justifiée.

Mais le Gouvernement soviétique trouva facilement une autre explication. M. Tchitchérine, commissaire du peuple aux Affaires étrangères, exprimant la conviction de son Gouvernement, déclara que les constatations des Etats-Unis et du Japon n'étaient pas loyales et qu'elles n'avaient d'autre but que d'endormir la conscience du prolétariat, ajoutant que, si les déclarations représentaient vraiment le motif des interventionnistes, il demanderait aux deux Gouvernements de « formuler leurs désirs concernant ce sujet ».

Immédiatement après ces déclarations, le même jour, le 3 août 1918, il fut convenu entre les Etats-Unis, la Grande-Bretagne, la France, l'Italie, la Chine et le Japon qu'une expédition composée de troupes alliées, ne dépassant pas 7.000 hommes pour chaque nation, serait envoyée avec mission d'assister les Tchécoslovaques et de protéger les magasins militaires de Vladivostok en occupant cette ville et plusieurs points du Chemin de fer de l'Oussouri.

Les premières troupes qui arrivèrent à Vladivostok, en vertu de l'accord d'intervention, étaient

représentées par un détachement britannique qui débarqua le 3 août 1918. Huit jours après, quatre compagnies françaises, composées de soldats anamites, les suivirent. Un bataillon japonais débarqua le 12 suivant. Le 15 août, les premiers Américains apparurent. L'intervention alliée fut dès lors un fait accompli.

Le général Kikuro Otami fut désigné pour le commandement des troupes japonaises, et, en considération de son grade, il devint chef de toutes les forces alliées et des Russes qui combattaient dans leurs rangs.

La première opération des Alliés fut de renforcer les troupes tchèques aux bords de l'Oussouri. Khabarovsk fut capturé, le 15 août, sur les rouges, qui se retirèrent à Blagovestchensk. Le 18 septembre, la cavalerie japonaise entra dans cette ville sans rencontrer de résistance nulle part, les Soviets s'étant repliés sur le fleuve Zéïa quelques jours auparavant. En même temps les Américains s'emparèrent du chemin de fer de Vladivostok à Nikolsk-Oussouri.

Dans le Sud, les troupes japonaises apparurent, le 14 août 1918, passant, par Kharbine, de Changchoun, dans la zone du Chemin de fer Chinois de l'Est; elles étaient envoyées pour soutenir les forces contre-révolutionnaires russes de l'ataman Sémenof, qui furent chassées par les rouges, en juillet, de la Transbaïkalie. Appuyés par les Tchèques commandés par le général Gaïda qui arrivait d'Irkoutsk, les Japonais et les troupes de Sémenof entrèrent le 5 septembre, à Tchita, capitale de la Transbaïkalie.

Au milieu d'octobre, la province de Transbaïkalie fut complètement libérée des rouges.

Ainsi, tout le réseau de chemin de fer de Vladivostok jusqu'à 300 milles de Moscou se trouva entre les mains des Alliés. Les Américains tenaient les lignes de Vladivostok; Horvath et les Japonais le Chemin de fer Chinois de l'Est; Sémenof, appuyé par le Japon, avait le contrôle de la ligne de Manchouli à Tchita; les Tchèques, enfin, occupaient la ligne de Tchita jusqu'au delà de l'Oural.

La route vers la Russie se trouvait ainsi ouverte et l'occasion était offerte aux Russes de se libérer eux-mêmes, avec le concours des Alliés, « des complots et des intrigues des bolchéviks ».

Mais aussitôt que les buts immédiats et impérieux de l'intervention furent atteints, la divergence d'opinions devint manifeste et les dissentiments éclatèrent entre les Alliés. Les Japonais voulaient continuer à combattre les bolchéviks, tandis que les Américains, vu l'influence croissante des Japonais en Sibérie, ne tenaient pas à avancer plus loin. Quant aux autres puissances, notamment la France, elles étaient pour le rétablissement du front oriental, et elles réclamaient l'envoi de renforts sérieux aux Tchèques se trouvant en Europe, qui venaient d'être repoussés par les troupes soviétiques.

Il semblait impossible de concilier tant de volontés opposées.

C'était surtout la question du Chemin de fer Chinois de l'Est qui avait divisé les Etats-Unis et le Japon. Après la chute du Gouvernement de Kérensky, l'Angleterre, la France, l'Italie et la Chine avaient donné tous pouvoirs aux Etats-Unis pour

continuer l'exploitation dudit chemin de fer au nom de la Russie jusqu'à ce qu'un nouveau Gouvernement russe fût établi et reconnu par les Alliés.

Toutefois, après l'intervention, le consentement du Japon pour cet arrangement parut nécessaire, puisque le Chemin de fer Chinois de l'Est se trouvait alors sous son contrôle. Le parti militaire japonais considérait la Sibérie comme appartenant à la sphère d'influence du Japon et il insistait pour que celui-ci exerçât le contrôle exclusif sur ledit chemin de fer. D'ailleurs le Japon occupait de la façon la plus complète et effective la Mandchourie et la Sibérie orientale. Il y possédait suffisamment de troupes pour tenir tête sans difficulté à l'ensemble des forces russes et alliées. Au lieu de limiter le nombre de ses troupes en Sibérie à 7.000, comme il était convenu, les Japonais y avaient envoyé au moins 73.000 hommes et ils en avaient concentré un nombre encore plus considérable en Mandchourie et en Corée, aux environs du théâtre des opérations militaires.

En même temps, Sémenof, avec le consentement tacite du Japon, exerçait sa dictature en Transbaïkalie, de la manière la plus gênante pour la régularité du trafic entre Omsk et Vladivostok, au détriment surtout du Chemin de fer Chinois de l'Est. Il empêcha des chargements pour Omsk en exigeant qu'une notable partie lui fût cédée. Il ne voulait pas reconnaître l'autorité de Koltchak avant que des arrangements fussent conclus pour lui donner satisfaction. A cet effet, il fit même couper le télégraphe entre Omsk et Vladivostok en déclarant que

les régions de Transbaïkalie, de l'Amour, et de l'Oussouri lui appartenaient.

Le service du Chemin de fer Chinois de l'Est se trouva, par suite, désorganisé de telle façon qu'il n'était plus en état de satisfaire les besoins économiques de la Sibérie ni même les exigences militaires des Alliés. En raison de ces circonstances, le Gouvernement des États-Unis, intéressé à renouer les relations commerciales avec la Sibérie (7), proposa que, dans le but d'obtenir une direction technique plus efficace, le régime du réseau sibérien, y compris le Chemin de fer Chinois de l'Est, fût, pour la durée de la crise, confié à un conseil sous la direction de M. Stevens. On ouvrit, à cet effet, des négociations qui aboutirent, le 9 janvier 1919, à un accord indirect. Cet accord fut suivi d'un autre avec le Gouvernement d'Omsk. En conséquence, un Comité interallié fut constitué, le 12 février suivant (8), dont les membres étaient représentés par les Américains, les Anglais, les Japonais, les Français, les Russes, les Chinois et les Italiens. Ce Comité, chargé de surveiller les chemins de fer, s'installa à Vladivostok, et son Conseil technique, à la tête duquel se trouvait M. Stevens, à Kharbine.

Le Comité interallié des chemins de fer publia, le 14 mars 1919, une déclaration spéciale composée d'un préambule et de cinq articles, déclaration dans laquelle il exposait son programme.

---

(7) Henry Kittredge Norton, *The Far Eastern Republic of Siberia*, déjà cité, p. 94.

(8) *Idem*, p. 95.

La déclaration s'ouvre par le préambule suivant (9) :

« Les puissances alliées, poussées par un désir sincère d'assister le peuple russe et conformément à un accord conclu entre elles et avec les représentants de la Russie, décident de réorganiser et de rétablir un transport efficace sur les Chemins de fer Sibérien et Chinois de l'Est, en mettant en exécution le programme suivant pour la surveillance desdits chemins de fer, dans la zone sur laquelle les forces militaires alliées sont à présent en opération.»

Aux termes de l'article premier, le contrôle général des chemins de fer dans la zone sera exercé par un Comité interallié spécial sous la présidence de M. L. A. Oustrougof. Ce Comité créera et surveillera un Conseil technique composé des experts, en matière de chemin de fer, des nations ayant des forces militaires en Sibérie, dans le but d'administrer les affaires techniques et économiques de tous les chemins de fer dans ladite zone; et un Conseil des transports militaires alliés dans le but de coordonner les transports militaires sous les instructions des autorités militaires propres.

D'après l'article 2, la protection des chemins de fer est placée sous les forces militaires alliées.

Les trois autres articles contiennent les stipulations suivantes :

« A la tête de chaque chemin de fer il y aura un administrateur ou directeur russe muni des pouvoirs accordés par la loi russe existante. »

---

(9) *The Chinese Eastern Railway*, déjà cité, annexe VII, p. 47.

« Les opérations techniques des chemins de fer sont confiées au président du Conseil technique ». Ses attributions consistent à « donner des instructions aux fonctionnaires russes mentionnés dans l'article précédent, à nommer des aides et des inspecteurs au service du Conseil et à définir leurs devoirs ».

En outre, le président du Conseil technique pourra « assigner, en cas de nécessité, le corps des experts en matière de chemin de fer à une des stations, en prenant en considération les intérêts des puissances alliées respectives à l'égard de la protection militaire de ces stations ». Le président du Conseil technique est M. John F. Stevens.

« Le présent accord cessera de fonctionner à partir du jour du retrait des forces militaires étrangères de la Sibérie, et tous les experts en matière de chemin de fer étrangers, nommés conformément à cet accord, seront alors rappelés ». En principe, l'exécution dudit programme sera effectuée sans empiéter sur les droits souverains du peuple russe et en collaboration avec les Russes. C'est « le désir sincère des Alliés pour faire tout ce qui est en leur pouvoir afin de rendre les efforts de différents Comités effectifs et profitables à la Russie ». Enfin, « lorsque l'état actuel des chemins de fer aura été étudié, et les besoins constatés, un plan sera soumis aux Gouvernements des Alliés afin de fournir les fonds, les matériaux, notamment le matériel roulant, etc., nécessaires au bon fonctionnement desdits chemins de fer ».

En conséquence, conformément à ce dernier principe de la déclaration, on créa dans la suite un

Conseil d'achat interallié comprenant les représentants des Etats-Unis, du Japon, de la Grande-Bretagne, de la France et de la Russie. Ce Conseil avait son siège à Vladivostok. Le Conseil s'occupait de l'achat des matériaux nécessaires à l'entretien des chemins de fer. A ces fins, le Japon et les Etats-Unis avancèrent chacun quatre millions de dollars.

La présence de M. Stevens à la tête du Conseil technique de Kharbine précisait que l'influence américaine essayait de dominer la situation et, en effet, quelque temps après, les Américains proposèrent à la direction du Chemin de fer Chinois de l'Est un prêt de 10 millions de dollars-or, qui, s'il avait été accepté, aurait assuré aux Etats-Unis des droits particuliers sur le chemin de fer.

De son côté, le Gouvernement chinois avait remplacé, en 1919, M. Kuo Chung-hsi, comme président de la Société du Chemin de fer Chinois de l'Est, par M. Pao Kuei-ch'ing, gouverneur militaire de Kirine.

Pendant toute cette époque, le Conseil d'administration, élu en 1918, ne joua aucun rôle important dans l'Administration du chemin de fer, qui resta entièrement entre les mains du général Horvath comme directeur-gérant.

§ 2. — L'accord complémentaire au contrat pour la construction et l'exploitation du Chemin de fer Chinois de l'Est, signé à Péking, le 2 octobre 1920, entre le Gouvernement chinois et la Banque Russo-Asiatique

La situation n'avait pas changé pendant toute la période de l'existence du Gouvernement d'Omsk.

Mais, après sa chute, à la fin de 1919, le Gouvernement chinois se décida à établir un contrôle plus direct sur le Chemin de fer Chinois de l'Est, d'une part, en vue de soutenir la revendication des droits souverains de la Chine, et, d'autre part, de crainte que, si elle-même ne le faisait pas, d'autres influences étrangères pussent s'introduire dans l'administration du chemin de fer. Ainsi, au printemps de 1920, les autorités chinoises, à la suite des troubles qui s'étaient produits parmi les ouvriers du chemin de fer, ne permirent plus au général Horvath de continuer l'exercice de ses fonctions; elles le firent remplacer par M. Pimenof et nommèrent trois nouveaux directeurs chinois pour occuper les deux postes restés vacants par suite des démissions de l'amiral Koltchak et de M. Slauta.

Ces actes du Gouvernement chinois avaient soulevé des protestations de la part des actionnaires du chemin de fer, représentés par la Banque Russo-Asiatique, qui était soutenue par le Gouvernement français, en raison des intérêts de ses nationaux. Néanmoins, de longues négociations commencèrent entre la Banque et le Gouvernement chinois, en dehors des représentants officiels russes, qui, à cette époque, avaient cessé leur mission en Chine. Ces négociations aboutirent à un compromis sous forme d'un accord complémentaire au contrat pour la construction et l'exploitation du Chemin de fer Chinois de l'Est, signé à Péking, le 2 octobre 1920, entre MM. Jézierski et J. Raindre, représentant la Banque Russo-Asiatique, et M. Yeh Kung-cho, ministre chinois des Communications.

L'accord complémentaire (10) s'ouvrait par un préambule, dans lequel le Gouvernement chinois déclarait avoir notifié à la Banque Russo-Asiatique, le 2 octobre 1920, relativement au Chemin de fer Chinois de l'Est, « sa décision d'assumer provisoirement, jusqu'à l'arrangement auquel le Gouvernement se propose d'arriver, pour le chemin de fer, avec le Gouvernement russe qui sera reconnu par la Chine, la haute direction sur ledit chemin de fer en vertu du contrat et des règlements en vigueur et de reprendre les avantages et intérêts particuliers que confèrent à la Chine le contrat d'exploitation conclu en la vingt-deuxième année de Kouang-siu et les statuts originels de ladite Société. En conséquence, il charge, à la date du deuxième jour du dixième mois de la neuvième année de la République chinoise, correspondant au 2 octobre de l'année 1920, le ministère des Communications, représentant le Gouvernement chinois, de conclure à Péking avec la Banque Russo-Chinoise (actuellement Banque Russo-Asiatique, et ultérieurement quelle que soit la dénomination de cette Banque), représentant l'administration centrale de la Banque provisoirement à Paris, l'arrangement suivant comme complément au contrat de 1896 ».

Aux termes de l'article premier, *la Société du Chemin de fer Chinois de l'Est*, ci-après désignée par les mots « la Société », reconnaissait devoir payer au Gouvernement chinois, en obligations du chemin de fer, à des conditions qui feraient l'objet

(10) *L'Europe Nouvelle*, N° 336, 26 juillet 1924, Paris.

d'une lettre séparée, dès la signature du présent contrat, l'équivalent des sommes qui auraient dû être versées par la Société, à savoir :

a) Une somme de cinq millions de taëls kouping, qui aurait dû être versée au Gouvernement par la Société à partir du jour de l'ouverture à l'exploitation dudit chemin de fer, conformément à l'article 12 du contrat originel;

b) Les intérêts de la somme précitée, calculés à partir du jour de l'ouverture à l'exploitation dudit chemin de fer, au taux de 6 % par an, prévu à l'article 16 des statuts de la Société et suivant la règle des intérêts composés jusqu'à l'année 1920.

Toujours d'après le même article, à partir de l'année 1921, l'intérêt sur ces sommes était fixé à 5 % payable semestriellement, tandis que le remboursement des obligations devait être effectué en argent, et enfin les obligations émises en paiement dudit prêt étaient garanties par une hypothèque sur tous les biens meubles et immeubles du chemin de fer.

D'après l'article 2, le Gouvernement chinois avait le droit de nommer, en plus du président, quatre membres de nationalité chinoise dans le *Pravlénié* (Conseil d'administration) du chemin de fer, et il n'était pas nécessaire que les membres ainsi nommés par le Gouvernement chinois fussent actionnaires de la Société. Mais, de leur côté, les actionnaires se réservaient le droit de désigner librement les membres russes (cinq) du *Pravlénié*. Enfin, en cas d'égalité de votes, le président avait une voix prépondérante en plus de sa voix délibérative.

Aux termes de l'article 3, le quorum du *Prav-*

lénié devait comprendre sept membres, par conséquent aucune décision ne serait exécutoire si elle n'était approuvée par sept membres au moins

L'article 4 spécifiait que le Gouvernement chinois aurait le droit de nommer, parmi les cinq membres du Comité de revision, deux membres de nationalité chinoise. Le président du Comité serait élu parmi les cinq membres dont il s'agit, mais devrait être de nationalité chinoise.

Suivant l'article 5, il était stipulé que, pour assurer la bonne marche de l'exploitation dudit chemin de fer, les postes de son administration seraient répartis d'une manière équitable entre les Chinois et les Russes.

Selon l'article 6, les droits et les obligations de la Société seraient désormais, sous tous leurs rapports, d'ordre commercial; toute action et toute attribution politiques lui étant absolument interdites. A cet effet, le Gouvernement chinois se réservait le droit de prescrire des mesures restrictives de toute nature et à tout instant.

Enfin, il résultait de l'article 7 que les clauses du contrat conclu le vingt-cinquième jour de la septième lune de la vingt-deuxième année de Kouang-siu (2 septembre 1896) ainsi que des statuts de la *Société du Chemin de fer Chinois de l'Est*, non en contradiction avec les clauses du présent accord temporaire, resteraient en vigueur.

A cet accord complémentaire fut joint un échange de lettres du même jour, à titre d'annexes, entre le ministère des Communications chinois et la Banque Russo-Asiatique.

Dans une de ces lettres il était stipulé que « le

vice-président du *Pravlénié* du *Chemin de fer Chinois de l'Est* sera de nationalité russe. Le *Pravlénié* comportera, en outre, deux vice-présidents adjoints qui seront élus parmi les membres du *Pravlénié*, dont l'un sera de nationalité chinoise et l'autre de nationalité russe. En cas d'absence du vice-président, le vice-président adjoint de nationalité russe remplacera le vice-président.

« Il est entendu également que le directeur du chemin de fer sera de nationalité russe et qu'un sous-directeur sera de nationalité chinoise.

« Il est entendu enfin que, dans les services du mouvement et trafic, de la traction et matériel, des voies et travaux et de la comptabilité générale, il sera nommé, auprès des chefs de service de nationalité russe, un adjoint de nationalité chinoise.

« Si le *Pravlénié* reconnaît la nécessité de la création de nouveaux postes d'adjoints, ces postes seront réservés à des Chinois. »

Dans une autre lettre, il était question de « convoquer à Péking, dans le courant d'octobre, une assemblée générale des actionnaires de la Société qui nommera légalement son *Pravlénié* et procédera à la discussion de la réorganisation de la ligne sur des bases commerciales. »

D'autre part, dans une autre lettre, il était stipulé que « le poste temporaire de directeur-gérant du *Chemin de fer Chinois de l'Est* ne sera pas maintenu, de même que tous les autres postes qui ont été créés à titre temporaire et qui ne sont pas prévus par les statuts. »

Enfin, la dernière lettre portait, conformément à l'article premier du contrat de construction

et d'exploitation de 1896, que « les actions de la Société ne peuvent être acquises que par des sujets chinois et russes »; en vertu de cette stipulation, « le Gouvernement chinois entend ne pas aliéner son droit de reprendre ultérieurement avec la Banque les négociations pour l'achat, par des sujets chinois, d'actions de la *Société du Chemin de fer Chinois de l'Est.* »

§ 3. — La réorganisation du Chemin de fer Chinois de l'Est, en vertu de l'accord complémentaire du 2 octobre 1920.

Après la signature de l'accord complémentaire de 1920, une assemblée des actionnaires de la Société du Chemin de fer Chinois de l'Est fut de nouveau convoquée à Péking par la Banque Russo-Asiatique, et les personnes suivantes furent élues, le 6 novembre 1920, membres du Conseil d'administration de la Société : les ingénieurs Latchinof et Danilevsky et MM. Desnitsky, Richter et Poushkaref. Bien avant cette assemblée générale, le Gouvernement chinois avait déjà remplacé le président de la Société du Chemin de fer Chinois de l'Est, M. Pao Kuei-ch'ing, par M. Sung Hsiao-lien, et les administrateurs chinois, nommés à cette assemblée étaient MM. Wang Ching-ch'un, Tung Shih-en, Yen Shih-ch'ing et Ho Shou-jen. Le Comité de revision était composé de MM. Ch'eng Han, comme président, et Konovalof, Grosse, Blacher et Liu Ching-shan, comme membres. Le général Horvath, relevé de ses fonctions de haut conseiller à la Société du chemin de fer, était remplacé, en février 1921, dans ses

fonctions de directeur du chemin de fer, par l'ingénieur Oustrooumof, qui avait pris part à la construction et à l'exploitation des chemins de fer de la Sibérie, de Boukhara, etc.

En outre, la Banque avait déclaré à la même assemblée du 6 novembre 1920 qu'elle n'avait pas le pouvoir de transférer au Gouvernement chinois les droits appartenant au Gouvernement russe suivant le contrat de 1896 et les statuts de la Société du Chemin de fer Chinois de l'Est, et qu'elle n'était entrée dans l'accord complémentaire du 2 octobre 1920 que poussée par les circonstances (12). Ces déclarations et décisions furent approuvées par l'assemblée générale. D'autre part, l'assemblée générale autorisa le Conseil d'administration à négocier un emprunt dans le but de payer les 5 millions de taëls, plus l'intérêt, dus au Gouvernement chinois, et aussi pour constituer un fonds de réserve en vue de l'exploitation du chemin de fer, et elle approuva, en attendant, les crédits obtenus par le chemin de fer, ainsi que la tenue des comptes, désormais, dans une monnaie stable au lieu de roubles de papier; enfin, elle ratifia diverses autres mesures concernant le budget et la marche courante de la Société.

En assumant sa nouvelle fonction, la nouvelle Administration du Chemin de fer Chinois de l'Est inaugurait une politique de réformes radicales, tendant au rendement supérieur du chemin de fer, à la suppression des irrégularités d'un caractère technique qui s'étaient introduites dans les années de troubles précédentes, en éliminant le personnel su-

(11) *The Chinese Eastern Railway*, déjà cité, p. 8.

perflu et en organisant le chemin de fer sur une base commerciale comme une entreprise payante.

L'assemblée annuelle suivante de la Société du Chemin de fer Chinois de l'Est eut lieu le 5 juillet 1921 à Péking. Le rapporteur y exposa l'état des finances du chemin de fer, et s'étendit longuement sur quelques questions importantes, telles que la question du contrôle du Gouvernement chinois sur les organisations municipales et autonomes dans la zone du chemin de fer, puis surtout la question de la garde et de la police du chemin de fer dans la même zone. A l'égard des questions relatives à la monnaie, l'Administration du chemin de fer communiqua la suggestion du Conseil technique de Kharbine, concernant l'inconvénient des dollars-argent comme monnaie intrinsèque du chemin de fer et développa les arguments en faveur du maintien du cours en roubles-or. L'assemblée prit note aussi des travaux de l'Administration du chemin de fer qui avait reconstitué les chiffres des livres et bilans de la Société, lesquels, étant conservés dans ses archives à Pétrograd, ne lui avaient pas été communiqués depuis la Révolution russe de 1917. A l'exception de la période comprise entre le 1re janvier 1917 et le 1er mai 1918, tous les chiffres nécessaires pour les années précédentes avaient été reproduits avec exactitude et mis en ordre. Mais, à l'égard de l'emprunt, envisagé, de la Société du Chemin de fer Chinois de l'Est, les conditions du marché monétaire étaient encore très défavorables à l'émission actuelle de cet emprunt.

L'assemblée homologua ensuite l'abaissement des tarifs du chemin de fer, afin de satisfaire les be-

soins du marché et d'encourager les transports maritimes; elle approuva les efforts de l'Administration pour rétablir la communication avec les chemins de fer russes avoisinants; elle prit note des mesures proposées par le président chinois en vue d'une coopération plus étroite entre les chefs russes des services du chemin de fer et leurs adjoints chinois; puis elle entreprit l'élaboration d'un plan pour l'amortissement du capital de la Société, conformément à l'article 12 du contrat de 1896, sous les réserves contenues dans les statuts de la Société, et elle inséra au programme des activités de la Société une participation intime à la création et à l'exploitation des entreprises industrielles nécessaires à son progrès et à sa prospérité, telles que les mines de charbon, les élévateurs de grain, les lignes d'embranchement, etc.

En ce qui concerne les membres du Conseil d'administration, l'assemblée générale des actionnaires, tenue le 5 juillet 1921 à Péking, avait remplacé l'ingénieur Latchinof par l'ingénieur Danilevsky comme vice-président russe de la Société, et nommé l'ingénieur Kouznetzof membre du Conseil. Quant aux membres chinois, M. Yen Shih-ch'ing fut remplacé par M. Yuan Chin k'aï; M. Tung Shih-en par M. Ch'eng Teh-lu et M. Yu Jen-feng prit la place du Dr Wang Ching-ch'un, qui entra dans le Comité de revision.

CHAPITRE III

SOUS LE REGIME SOVIETIQUE

§ 1. — La Conférence de Washington et les résolutions du 4 février 1922 concernant le Chemin de fer Chinois de l'Est.

La cause de la convocation de la Conférence de Washington, tenue dans cette ville, du 12 novembre 1921 au 6 février 1922, par les Etats-Unis, fut la situation qu'avait acquise le Japon en Extrême-Orient, au cours de la dernière guerre. Nous avons déjà parlé plus haut de l'émotion que la politique japonaise avait causée aux Américains à propos des vingt-et-une demandes formulées en 1915 par le Japon à la Chine, et dans lesquelles les Etats-Unis voyaient leur politique chinoise complètement ignorée et détruite. A cette époque, ils ne participaient pas encore à la guerre européenne, mais il leur était impossible de réduire le Japon. Dans cette difficile situation, ils en appelèrent à l'Angleterre. Le Gouvernement anglais, ému aussi, sans nul doute, par l'ambition de son allié, entra en conversation avec lui et fit écouter ses conseils Le Japon adoucit ses demandes, mais, au cours de

1918, lorsque les Etats-Unis devinrent belligérants à leur tour, il consentit aux divers Gouvernements chinois, central et provinciaux, une série de prêts qui s'élevèrent à plus de 245 millions de yens. Ces emprunts comportaient des garanties sérieuses; le Japon se constituait ainsi des gages importants pour l'avenir.

Lorsque la guerre fut terminée, les Américains eurent le loisir d'examiner la situation en Extrême-Orient. Ils furent stupéfaits et sérieusement inquiets des progrès réalisés par le Japon dans les provinces septentrionales de la Chine. Or, c'était précisément la région sur laquelle leurs industriels étaient en droit de compter comme débouchés. L'occupation des Philippines n'a pas réalisé les espérances un moment caressées par eux; Manille n'est pas devenue l'emporium commercial souhaité. Mais l'ouverture du canal de Panama, en août 1914, a donné naissance à de nouveaux espoirs. Le canal a rapproché considérablement des côtes chinoises les Etats industriels du Nord-Est. Il a mis New-York à 10.885 milles de Shanghaï, alors qu'auparavant elle en était à 12.514 milles; elle n'en est, à présent, pas plus éloignée que Liverpool qui en est distant, par Suez, de 10.580 milles. Au nord de Shanghaï, la nouvelle voie assure aux Américains un avantage qui, à la hauteur des ports de Mandchourie, devient fort important. Ainsi, ils se trouvaient mis en situation de concurrencer les Anglais dans la vallée du Yang-tseu, et, sur les marchés du Nord de la Chine, ils se trouvaient dans une situation même plus favorable que celle des Anglais. Mais l'industrialisation rapide du Japon leur avait créé, en une

dizaine d'années, de sérieux concurrents, qui avaient sur eux l'avantage de la proximité. S'il leur était impossible de les en priver, les Américains étaient bien résolus cependant à faire tout ce qui était en leur pouvoir pour ne pas leur permettre d'accroître cet avantage par l'acquisition d'une situation politique privilégiée. Il leur fallait imposer au Japon le respect des principes de la politique de la porte ouverte et de l'intégrité de l'Empire chinois.

L'alliance anglo-japonaise n'avait jamais été vue avec satisfaction par les Etats-Unis; maintenant, il leur paraissait nécessaire d'en empêcher la continuation (1). Ils accusaient l'alliance, par sa seule existence, de favoriser par trop le Japon. C'est que cette alliance enlevait à l'Angleterre la possibilité de faire à celui-ci des remontrances sérieuses au sujet de sa politique en Chine, aussi longtemps que cette politique ne nuirait pas aux intérêts de son alliée. A la veille de la Conférence impériale qui devait se réunir en juin 1921, où il devait aussi être question de l'opportunité du renouvellement du traité d'alliance qui allait expirer, le Gouvernement de Washington fit savoir officieusement au Gouvernement anglais qu'il considérait comme un acte peu amical la continuation de son alliance avec le Japon.

Malgré tout son désir de contenter les Etats-Unis, la Grande-Bretagne hésitait fort cependant à

(1) Consulter, pour la question de l'alliance anglo-japonaise, G. Zay Wood, *China, the United States and the Anglo-Japanese Alliance*, p. 79-109, New-York, Chicago, 1921.

rompre ainsi brusquement une alliance, déjà vieille de vingt ans, qui lui avait été très utile. C'eut été blesser profondément la nation japonaise, dont l'amour-propre est des plus sensibles. M. Lloyd George lança alors, dans un discours, l'idée de la substitution à l'alliance anglo-japonaise d'une alliance tripartite : anglo-américano-japonaise. Mais celle-ci, le Gouvernement des Etats-Unis, même s'il y avait incliné, savait qu'il ne pourrait la faire accepter par le peuple américain.

Ce fut alors que se présenta l'idée de réunir une conférence à Washington (2). On lui donna pour objet principal la limitation des armements, sujet qui plaisait fort au sentiment américain. D'ailleurs il devait intéresser aussi toutes les grandes nations, en proie au terrible mal d'argent, incapables de boucler leur budget, et qui ne pouvaient se voir sans terreur obligées de reprendre la course folle aux armements.

L'objet principal, officiellement, de la Conférence convoquée par les Etats-Unis à Washington, devait être la question de la limitation des armements; mais le but véritable, c'était de chercher une solution à la question chinoise, qui menaçait d'amener la guerre entre les Etats-Unis et le Japon Il s'agissait de rappeler le Japon au respect des deux principes essentiels de la porte ouverte et de l'intégrité territoriale de la Chine, par le moyen d'une

(2) Consulter, pour tout ce qui concerne ce sujet, le livre de M. Léon Archimbaud, *La Conférence de Washington*, déjà cité; celui de M. Kawakami, *Le Problème du Pacifique et la Politique Japonaise*, déjà cité.

entente internationale et, en même temps, d'arrêter le développement de sa puissance offensive. Tel est, en réalité, le résultat que les Américains ont cherché à atteindre par la Conférence de Washington.

Les travaux de la Conférence durèrent près de trois mois. La Conférence, commencée le 12 novembre 1921, se termina le 6 février 1922. En y comprenant la Chine, neuf puissances y étaient représentées : Etats-Unis, Grande-Bretagne, Japon, France, Italie, Belgique, Portugal et Hollande, qui, toutes, avaient des intérêts dans le Pacifique ou en Chine. Leurs délégués conclurent sept traités et adoptèrent douze résolutions. De ces traités, trois sont particulièrement importants : le traité du Pacifique, ou des quatre puissances, signé seulement par les Etats-Unis, la Grande-Bretagne, le Japon et la France; le traité de la limitation des armements navals, ou des cinq puissances, auquel l'Italie est également partie, et le traité relatif à la Chine, ou des neuf puissances, que toutes ont signé.

Nous nous bornerons, ici, à l'étude sommaire de l'œuvre de la Conférence relative à la Chine, qui se compose de trois traités : un traité d'ensemble, qui est accompagné d'un traité relatif au régime douanier de la Chine, signés tous deux par les neuf puissances, et un traité entre le Japon et la Chine seulement, qui se propose de régler la question du Chan-tong.

Le traité relatif au Chan-tong n'avait pu être conclu qu'après de laborieuses négociations, et les représentants chinois et japonais avaient dû recourir, pour arriver à une entente, aux bons offices de M. Balfour et de M. Hughes. Par ce traité, le Japon

s'est engagé à évacuer entièrement la province de Chan-tong dans un délai de six mois au plus tard, sous réserve cependant de certains droits relatifs au Chemin de fer de Tsingtao à Tsinan-fou.

Le traité général pose, dans son article premier, les quatre principes fondamentaux que les puissances signataires déclarent vouloir observer dans leurs rapports avec la Chine :

1° Respecter la souveraineté et l'indépendance ainsi que l'intégrité territoriale et administrative de la Chine;

2° Offrir à la Chine, de la manière la plus complète et la plus libre d'entraves, la possibilité de s'assurer les avantages permanents d'un gouvernement stable et efficace;

3° User de leur influence en vue d'établir effectivement et de maintenir en application sur tout le territoire de la Chine le principe de la chance égale pour le commerce et l'industrie de toutes les nations;

4° S'abstenir de tirer avantage des circonstances en Chine pour rechercher des droits ou privilèges spéciaux susceptibles de porter atteinte aux droits des ressortissants d'Etats amis; s'abstenir également de favoriser toute action constituant une menace pour la sécurité desdits Etats amis.

Par l'article 2, les puissances contractantes s'engagent formellement à ne conclure aucun traité, accord, arrangement ou entente, entre elles, individuellement ou collectivement, ou avec aucune autre puissance, qui pourrait porter atteinte à ces principes.

Le surplus du traité, qui comprend neuf articles, a pour objet de préciser l'application des prin-

cipes ci-dessus posés; il y était dit, notamment, que la Chine s'engageait à n'exercer ou à n'autoriser aucune discrimination non équitable d'aucune espèce sur les chemins de fer dans toute l'étendue de son territoire.

Le traité relatif au régime douanier chinois décide une revision du tarif existant, en vue de rendre réel le droit *ad valorem* autorisé de 5 %, et, pour satisfaire aux besoins financiers du Gouvernement chinois, il permet la perception de surtaxes jusqu'à 2 1/2 % pour les articles ordinaires et 5 % pour les articles de luxe. Il prépare également l'abolition des *likins*, droits de douane intérieurs qui sont une si grande gêne pour le commerce. Enfin, il fait cesser une anomalie qui ne se justifiait nullement; par un accord conclu en 1896 avec la Chine, au sujet du Chemin de fer Chinois de l'Est, la Russie avait obtenu, pour ses marchandises entrant en Chine par la frontière de terre, une réduction d'un tiers sur le taux des droits du tarif conventionnel appliqué par l'administration des douanes maritimes. Cet avantage avait été étendu ensuite à la France, au Japon et à la Grande-Bretagne, qui ont des frontières contiguës à celles de l'Empire chinois. A l'avenir, il devra y avoir égalité effective des droits et des pratiques douanières, sur toutes les frontières, terrestres et maritimes, pour toutes les nations, et le nouveau traité remplacera toutes les clauses des traités existant entre la Chine et les puissances contractantes, sauf les stipulations relatives à la clause de la nation la plus favorisée.

La Conférence de Washington avait aussi voté deux résolutions concernant le Chemin de fer Chi-

nois de l'Est (3). La question, assez embrouillée, du Chemin de fer Chinois de l'Est fut évoquée à la séance du 18 janvier de la Commission du Pacifique et de l'Extrême-Orient. Bien que cette affaire ait été traitée par la Conférence comme question chinoise, elle fait, en réalité, partie de la question de Sibérie, car ce chemin de fer constitue une section importante du réseau transsibérien et touche profondément les intérêts de la Russie.

Toutefois, en octobre 1920, le Gouvernement chinois, à la suite de négociations heureuses avec la Banque Russo-Asiatique, qui représentait alors le Chemin de fer Chinois de l'Est, promulgua une ordonnance lui donnant une part beaucoup plus grande dans l'Administration du chemin de fer. Aux termes de cette ordonnance le Gouvernement chinois nommait cinq administrateurs pour le Chemin de fer Chinois de l'Est; les cinq autres étaient désignés par la Banque Russo-Asiatique. Le Gouvernement chinois s'intéressait également au fonctionnement des quatre services distincts, chacun d'eux ayant un chef russe et un adjoint chinois. Tous les autres fonctionnaires devaient être choisis impartialement parmi des Russes ou des Chinois. Ceci représentait donc une grande victoire pour la Chine, car, sous l'ancienne Administration, elle n'avait, en fait, aucune autorité.

Dans l'intervalle, les Russes avaient fondé dans

(3) Consulter Léon Archimbaud, *La Conférence de Washington*, déjà cité, p. 219-222; — K.-K. Kawakami, *Le Problème du Pacifique et la Politique Japonaise*, déjà cité, p. 245-251.

la capitale de la Mandchourie du Nord une société patriotique visant à recouvrer les droits de la Russie. Cette société publia, en 1920, en langue russe, une brochure où elle se plaignait amèrement de l'administration chinoise des chemins de fer. Elle énuméra 500 cas afin de dénoncer l'incompétence des fonctionnaires chinois et le manque de discipline des gardes chinois du chemin de fer. Ainsi, par exemple, d'après elle, un garde chinois aurait battu un conducteur russe qui avait refusé de laisser un Chinois voyager sans billet; d'autres gardes étaient même accourus à l'aide dudit Chinois. Autre fait : un fonctionnaire russe ayant requis des gardes d'arrêter un Chinois suspecté d'avoir commis un vol dans une station ou dans un train, d'autres gardes accoururent au secours du voleur et maltraitèrent le fonctionnaire. La brochure donne la date exacte de chacun de ces incidents, avec l'indication du lieu où ils s'étaient passés. Suivant l'expression même de M. Kawakami, la lecture de cette brochure est monotone et peu intéressante, mais on y sent toute l'amertume d'une race fière qui, jadis maîtresse dans ces territoires, est aujourd'hui soumise aux ordres des Chinois qu'elle avait naguère dominés (4)

Pendant cette période, le colonel Stevens continua à diriger l'exploitation du Chemin de fer Chinois de l'Est en collaboration avec la direction russo-chinoise. Pour rendre cette coopération plus efficace, il était d'avis que les pouvoirs donnés au Conseil technique devaient être étendus. En outre, il

(4) K.-K. Kawakami, *Le Problème du Pacifique et la Politique Japonaise*, déjà cité, p. 250-251.

fallait trouver immédiatement 10 millions de dollars-or pour rétablir la voie ferrée et le matériel dans l'état où ils se trouvaient avant la guerre, car le chemin de fer avait beaucoup souffert pendant les sept dernières années, principalement à cause de la guerre civile qui avait sévi dans toute la Sibérie.

Quoi qu'il en soit, la Commission du Pacifique et de l'Extrême-Orient jugea utile de renvoyer cette question du chemin de fer à une sous-commission d'experts, chargée d'en étudier la réorganisation financière et les conditions d'exploitation. Cette Sous-Commission, après avoir déclaré, dans son rapport, que l'accord de 1919, concernant la création d'un Comité interallié des chemins de fer sibériens y compris le Chemin de fer Chinois de l'Est, avait le caractère d'un acte de tutelle en vue du retour définitif des chemins de fer aux ayants droit « sans aucune atteinte aux droits existants », établit à cet effet des propositions qui furent soumises, le 23 janvier, à la Commission. Ces propositions visaient trois problèmes essentiels concernant le Chemin de fer Chinois de l'Est, à savoir : la finance, l'exploitation et la police.

En ce qui concerne la finance, la Sous-Commission proposait l'établissement d'un contrôle adéquat, sous forme d'un Comité financier, comprenant un représentant de chacune des nations ayant participé à la Conférence, qui remplacerait le Comité interallié de Vladivostok et le Conseil technique de Kharbine et qui demeurerait en fonctions jusqu'à la reconnaissance d'un Gouvernement russe établi.

Quant à l'exploitation, le soin en devait être laissé à la Société actuelle.

Relativement à la police, le maintien de l'ordre pourrait à l'avenir être assuré par des troupes ou de la gendarmerie chinoises, sous réserve que ces forces seraient payées et contrôlées par le Comité financier ci-dessus prévu.

Mais la délégation chinoise marqua une opposition très nette au plan de réformes financières et de police et fit échec à ces conclusions.

Ainsi, comme l'écrit M. Albert Sarraut, délégué français, dans une lettre adressée, le 4 février 1922, à M. Poincaré, « il a été impossible de s'entendre sur des propositions pratiques pour améliorer les conditions du chemin de fer, malgré que plusieurs projets eussent été présentés ».

Cependant, la Conférence adopta, le 4 février, deux résolutions, dont voici le texte (5) :

Première Résolution

Il est convenu que, dans le but de préserver les droits de tous les intéressés dans le *Chemin de fer Chinois de l'Est*, il est nécessaire d'assurer une meilleure protection dudit chemin de fer et des personnes qui y sont employées ou qui en font usage, de choisir plus soigneusement le personnel afin d'obtenir un meilleur rendement du service, enfin d'établir un emploi plus économique des fonds pour en prévenir le gaspillage, et que cette question devra être traitée sans retard par la voie diplomatique appropriée.

(5) *Livre Jaune Français sur la Conférence de Washington*, n° 134.

Deuxième Résolution

Les puissances autres que la Chine, en adoptant la résolution relative au *Chemin de fer Chinois de l'Est*, se réservent le droit d'insister ultérieurement sur la responsabilité de la Chine en ce qui touche l'exécution ou la non-exécution de ses obligations envers les actionnaires porteurs de titres et autres créanciers étrangers de la Société du *Chemin de fer Chinois de l'Est*, obligations que les puissances estiment résulter des contrats sous lesquels le chemin de fer a été construit ainsi que des actes de la Chine qui en sont résultés et que lesdites puissances considèrent comme ayant le caractère d'une garde morale résultant de la mainmise, par le Gouvernement chinois, sur la possession et l'administration dudit chemin de fer.

Ainsi ces résolutions montrent clairement que les grandes puissances, ne pouvant se mettre d'accord pour le moment au sujet du Chemin de fer Chinois de l'Est, ne voulaient pas, cependant, que la Chine conservât le contrôle de ce chemin de fer et elles se réservaient le droit de reprendre ultérieurement la question avec elle.

§ 2. — La République d'Extrême-Orient. Le retrait des troupes japonaises de Sibérie et les mémorandums des Alliés à la Chine au sujet du Chemin de fer Chinois de l'Est

En janvier 1920, à la suite de la chute du Gouvernement d'Omsk de l'amiral Koltchak, les Etats-Unis commencèrent à retirer leurs troupes sans attendre la complète évacuation des Tchécoslova-

ques, dont le dernier échelon ne s'embarqua à Vladivostok qu'au mois de septembre (6). Le départ des Américains mettant en infériorité trop grande les gardes japonaises des Chemins de fer de Transbaïkalie et de l'Oussouri, le Gouvernement de Tokio convint avec le Gouvernement des Etats-Unis de renforcer son contingent. Après l'exécution de Koltchak et la dispersion de ses armées, les forces du général Dénikine et du général Wrangel furent également anéanties par les armées soviétiques. En dépit de cette situation, le Japon continua à donner un appui ouvert et complet à l'ataman Sémenof, qui régnait à Tchita.

C'est dans ces conditions que fut suggérée par M. Alexandre Mikhaëlovitch Krasnoschékof, avec le consentement du Gouvernement des Soviets, la formation en Sibérie orientale d'un Etat tampon, qui devait servir pour ce Gouvernement à prévenir un conflit avec les troupes japonaises (7).

Ce fut à Verkhné-Oudinsk, le 6 avril 1920, que des ouvriers se réunirent et instituèrent un Gouvernement provisoire, chargé d'organiser un Gouvernement permanent, sous le nom de République d'Extrême-Orient. M. Alexandre Mikhaëlovitch Krasnoschékof fut élu président du Gouvernement

(6) Le 12 janvier 1920, le Président Wilson annonça le retrait des forces expéditionnaires américaines et le notifia au Japon. Voir Henry Kittredge Norton, *The Far Eastern Republic of Siberia*, déjà cité, p. 105 ; — André Duboscq, *Les Russes en Extrême-Orient*, Revue Politique et Parlementaire, 10 avril 1923, Paris.

(7) Henry Kittredge Norton, *The Far Eastern Republic of Siberia*, déjà cité, p. 129-136.

provisoire. Quinze jours après, le 20 avril, les armées de la nouvelle République, sous le commandement du général Eiche, avancèrent vers Tchita. Les Japonais vinrent immédiatement au secours de Sémenof. Les républicains évitèrent la bataille et se retirèrent sur les Yablonoï. Mais, au commencement de mars, en avançant de nouveau vers Tchita, ils entrèrent en lutte avec les Japonais, et furent rejetés vers Mogzon.

Au contraire, à Blagovestchensk, les républicains battirent les Japonais et les forces réactionnaires et poussant, au commencement d'avril, vers l'Ouest le long du Chemin de fer de l'Amour, ils chassèrent les Japonais et les troupes de Sémenof jusqu'à Sretensk sur le Chilka. Ainsi le seul territoire sibérien qui restait encore sous la domination étrangère, en dehors de la province Maritime occupée déjà depuis quelque temps par le Japon, fut le « Y » du chemin de fer de Tchita à Sretensk et à Manchouli, dont les troupes de Sémenof gardaient les positions. Or, ces troupes se heurtèrent à des milliers de paysans qui avaient subi depuis deux ans la tyrannie de Sémenof et qui étaient décidés à ne plus la supporter davantage. Ils ne s'intéressaient pas à la diplomatie ni aux négociations. La seule pensée qui les préoccupa fut le rétablissement de la paix dans leur pays. Ils se révoltèrent, comme l'avaient fait avant eux les paysans de la région de l'Amour. Ils saisirent ainsi des armes et des munitions appartenant aux troupes de Sémenof, et commencèrent la lutte pour leur compte. Ils coupèrent la ligne de chemin de fer entre Tchita et Manchouli. Ils prirent Stretensk. Ils avancèrent vers Bor-

zia. Finalement ils entourèrent Tchita, formant ainsi un second anneau qui enserrait la ville à l'intérieur des forces républicaines. Sémenof, qui avait accompagné le général Verzbitsky à Tchita, quitta prestement la ville par aéroplane, abandonnant ainsi ses troupes à leur sort. Celles-ci essayèrent de se frayer un chemin vers la Mongolie, mais les paysans leur coupèrent cette route. Elles furent rejetées ensuite à Manchouli où elles furent désarmées par les Chinois.

Dès lors, les républicains purent entrer, avec le Président Krasnoschékof et le général Eiche, dans la ville de Tchita, dont les habitants reconnurent leur autorité.

Le 10 novembre 1920, la République d'Extrême-Orient fut solennellement proclamée.

En janvier 1921, il fut procédé à des élections, afin de mettre sur pied une Assemblée constituante. Celle-ci, convoquée à Tchita en février, vota une constitution (8). La Constitution de la République d'Extrême-Orient n'a pas doté la République d'un président proprement dit. Le Gouvernement est composé d'une Assemblée nationale et d'un Conseil de sept membres, élu par la première. Le Conseil, à son tour, désigne parmi ses membres un président qui dirige ses travaux, et qui porte, à l'étranger, à défaut de terme plus exact, le nom de Président de la République d'Extrême-Orient. Au-dessous du Conseil des

---

(8) Voir K.-K. Kawakami, *Le Problème du Pacifique et la Politique Japonaise*, p. 217, Paris, 1924; — Henry Kittredge Norton, *The Far Eastern Republic of Siberia*, déjà cité, p. 160-169; — *idem*, p. 282-307 (*Texte de la Constitution*).

sept, et dépendant de lui, fonctionnent huit départements administratifs : Affaires Etrangères, Guerre, Agriculture, Finances, Intérieur, Voies et Communications, Education, Travail. Chacun de ces départements est représenté par un secrétaire.

Le Gouvernement de Tchita est souvent désigné du nom de Gouvernement « rose », parce qu'il passe pour moins radical que le Gouvernement « rouge » de Moscou. Le Gouvernement de Tchita reconnaît l'existence de la propriété privée, sauf en ce qui concerne les terres, forêts, eaux et mines, qui toutes appartiennent à l'Etat. Les banques, les fabriques et les exploitations minières sont placées sous le contrôle de l'Etat.

La République d'Extrême-Orient englobe tout le territoire situé entre le lac Baïkal et la mer du Japon, y compris le Kamtchatka; sa frontière Sud est bornée par la Mongolie et la Mandchourie, celle du Nord par les limites des anciens gouvernements de Transbaïkalie, de l'Amour et par la mer d'Okhotsk. Toutefois, les Japonais occupaient encore la province Maritime au Sud de l'Oussouri, entre Vladivostok et Khabarovsk, la partie Nord de Sakhaline, ainsi que le territoire autour de Nikolaïevsk et l'embouchure de l'Amour. Dans la suite, sous la pression des forces de plus en plus redoutables des républicains, les Japonais évacuèrent la partie méridionale de la province Maritime et, en quittant Khabarovsk, ils déclarèrent que, dans cette région, « la situation politique était redevenue stable ». Ils se retirèrent ensuite dans la Sibérie orientale à Vladivostok.

Mais, tandis que le Gouvernement de Tchita

s'organisait, le district de Vladivostok fut le théâtre d'un coup d'Etat antibolchéviste provoqué. le 26 mai 1921, par une rébellion de quelques soldats prisonniers, que des gardes de la milice rouge conduisaient au lieu d'exécution. Les captifs, libérés par la foule, conquirent la ville sur les rouges après deux ou trois escarmouches de rues qui coûtèrent la vie à une cinquantaine de blancs et à une dizaine de bolchéviks.

Peu après, le Gouvernement provisoire de Vladivostok ou du Pri-Amour fut proclamé avec Merkoulof, chef du parti anticommuniste, à sa tête. Le 21 juillet 1921, l'Assemblée nationale de la province Maritime inaugurait sa session à Vladivostok. Merkoulof déclarait alors qu'il voulait faire de cette province une base antibolchéviste.

Tout d'abord, il fallait attaquer la République d'Extrême-Orient, qui était pour le Gouvernement de Vladivostok une menace constante. Aussi celui-ci envoie une expédition navale au Kamtchatka et, au début d'octobre, les blancs s'emparent d'Okhotsk, le 28 de Petropavlovsk, mettant en fuite les bolchéviks. Oliga, Sieou-tchang, Anutine, Oussouri, Imienpo et enfin Khabarovsk, le 22 décembre, tombent aux mains des contre-révolutionnaires.

La prise de Khabarovsk, le port important de l'Amour, par les troupes de Vladivostok, inquiéta le Gouvernement de Moscou qui décida d'envoyer deux cent mille hommes en Sibérie au secours de la République d'Extrême-Orient.

Il n'hésita même pas à menacer le Japon de lui déclarer la guerre s'il donnait de l'aide au Gouvernement de Vladivostok. Malheureusement pour ce-

lui-ci, un conflit éclatait entre son Président Merkoulof et l'Assemblée nationale de Vladivostok

Le 31 mai 1922, Merkoulof, avec l'appui des milices et de la flotte, publia un décret de dissolution de l'Assemblée. Mais celle-ci, s'assurant le concours de plusieurs chefs militaires, se dressa contre Merkoulof qu'elle fit arrêter le 1er juin. Stourkovsky, commissaire à la Justice, fut nommé président du Conseil par intérim. Le Gouvernement de Moscou, profitant de ces troubles, envoya des troupes de Nijni-Novgorod et de Kazan renforcer Tchita, d'où partit une expédition.

A la fin d'octobre, après de nombreuses victoires, les bolchéviks s'emparèrent de Vladivostok.

Aussitôt que les troupes de Tchita et des Soviets furent entrées à Vladivostok, l'Assemblée nationale de la République d'Extrême-Orient prononça, le 14 novembre 1922, sa propre dissolution et l'autorité soviétique s'établit alors sur le territoire de la République, qui, dorénavant, se subdivisa en cinq départements et fit partie intégrante de l'Union des Républiques soviétiques socialistes constituée, le 30 décembre suivant, sous l'hégémonie de Moscou.

A ce moment, devant le succès des bolchéviks et craignant des complications avec eux, les Japonais pensèrent à évacuer définitivement la Sibérie orientale.

D'ailleurs, l'occupation de la Sibérie orientale par les Japonais était vivement critiquée à l'étranger et elle avait mis ces derniers dans une situation difficile à la Conférence de Washington, dont nous

avons déjà traité dans le paragraphe précédent (9).

L'évacuation de la Sibérie par les troupes japonaises, commencée en septembre 1922, s'acheva le 25 octobre suivant par le départ du dernier échelon de Vladivostok.

Cependant, le Japon, malgré les protestations russes, continua à occuper le Nord de Sakhaline jusqu'à ce que le Gouvernement légitime russe se fût engagé à lui verser une indemnité pour les massacres de Nikolaïevsk. Il semble que, en occupant l'île de Sakhaline, le Japon cherchait une compensation appréciable de son abandon du continent. En effet, l'île est susceptible de fournir, après des aménagements, dix millions de naphte par an; d'autre part, tandis que les rives orientales sont riches en

---

(9) La diplomatie russe avait à Washington, en effet, manifesté beaucoup d'activité sous forme de protestations contre la politique japonaise en Sibérie et en Extrême-Orient russe: les unes émanaient de l'ambassade aux Etats-Unis de l'ancien Gouvernement russe tsariste, les autres d'une délégation spéciale envoyée à Washington par le Gouvernement de la République d'Extrême-Orient, englobée plus tard dans l'Union des Républiques soviétiques socialistes.

C'est ainsi que les Russes s'élevaient vivement contre les immixtions répétées du Gouvernement du Mikado dans les affaires politiques intérieures russes et dénonçaient l'accaparement économique des Japonais par l'occupation militaire de l'île de Sakhaline et de la province Maritime. D'après eux, la continuation de la présence des troupes japonaises sur le sol russe constituait une atteinte à la souveraineté et à l'indépendance de la Russie. Le memorandum émanant de la délégation spéciale de la République d'Extrême-Orient, daté de Washington, le 5 janvier 1922, se terminait par les affirmations suivantes : « Si la politique du Gouvernement japonais dans l'Extrême-Orient russe, qui consiste à le diviser, à le désorganiser et à le dominer complètement au double point de

pétrole, ses rives occidentales contiennent des gisements de charbon qui lui permettraient de devenir la première station de charbon du Pacifique; enfin, par son charbon à coke, tout indiqué pour servir au développement de l'industrie métallurgique sur le littoral du Pacifique, elle commande les gisements de fer de la région de l'Amour.

Les négociations russo-japonaises : la Conférence de Daïren du 26 août 1921, et la Conférence de Changchoun du 6 septembre 1922, dans le but d'établir « des relations d'amitié et de commerce », n'ayaient donné jusque là aucun résultat, précisément devant le refus des Japonais d'évacuer le Nord de Sakhaline.

La première question qui se posa, à la suite du retrait des forces japonaises de la Sibérie orientale,

---

vue économique et politique, ne cesse pas, il n'y aura pas de paix dans l'Extrême-Orient russe ».

Le débat sur la Sibérie vint, le 23 janvier 1922, devant la Commission du Pacifique et de l'Extrême-Orient. L'affaire fut expédiée en deux séances : la première consacrée à l'exposé des points de vue japonais, la seconde à celui des Américains. A la fin de la deuxième séance, la résolution suivante, proposée par M. Hughes, délégué américain, fut votée à l'unanimité :

« Les déclarations faites par les délégations américaine et japonaise touchant la présence des troupes étrangères en Sibérie seront soumises à la Conférence, à sa plus prochaine session plénière, pour être consignées aux procès-verbaux. »

Certains avaient pu espérer que les puissances seraient constituées comme des sortes de fidei-commissaires de la Sibérie jusqu'à l'établissement d'un Gouvernement central qui représenterait toute la Russie; mais, à la Conférence, personne ne se soucia de jouer un tel rôle. La question de la Sibérie fut ainsi prestement enterrée. Voir à ce sujet, Léon Archimbaud, *La Conférence de Washington*, déjà cité, p. 247-256.

fut celle des Comités interalliés de contrôle des chemins de fer sibériens, y compris le Chemin de fer Chinois de l'Est. Comme nous l'avons déjà indiqué plus haut, ces Comités avaient été créés à cause de la présence de troupes de « différents pays », dans la région, lors de l'intervention contre les bolchéviks.

Lorsque, après les Américains, les Japonais eux aussi eurent évacué le continent sibérien, l'organisation de ces Comités n'eut plus de raison d'être.

D'ailleurs, le Conseil des transports militaires et le Conseil d'achat interalliés ont depuis quelque temps cessé d'exister; le Comité interallié a été transformé en un conseil où siègent les différents consuls étrangers à Vladivostok. Quant au Conseil technique interallié des chemins de fer, — le plus important de ces organismes, — il continua à fonctionner sous la présidence du colonel John F. Stevens.

Le département d'Etat de Washington avisa alors le Gouvernement de Péking, le 31 octobre, qu'en raison du retrait des troupes japonaises de Sibérie, les Gouvernements américain, britannique, français, italien et japonais cessaient tout contrôle sur le Chemin de fer Chinois de l'Est, contrôle qui jusque là, s'exerçait par l'intermédiaire des représentants du Comité interallié de Vladivostok et du Conseil technique de Kharbine.

Chacun de ces Gouvernements envoya à la Chine un memorandum dans le même sens, en lui rappelant en même temps les deux résolutions votées à la Conférence de Washington. Voici, par exemple, le texte du memorandum remis au ministère des

Affaires étrangères de Chine par le ministre de France à Péking :

« Monsieur le Ministre,

« J'ai l'honneur de faire connaître à Votre Excellence, d'ordre de mon gouvernement, que, par suite du retrait des dernières troupes alliées occupant le continent sibérien, les représentants de la France au Comité interallié de Vladivostok et au Comité technique de Kharbine ont reçu l'ordre de procéder, d'accord avec leurs collègues, à la liquidation de ces deux organismes et de cesser leurs fonctions à la date de ce jour. En portant cette information à la connaissance du gouvernement chinois, je suis chargé de lui faire savoir aussi que le gouvernement français confirme les deux résolutions adoptées à la conférence de Washington, au sujet du chemin de fer de l'Est chinois. (*suivent les deux résolutions citées dans le paragraphe précédent.*)

« En se référant particulièrement à la seconde résolution, le gouvernement français se réserve de faire valoir tous ses droits, à l'égard des avances en argent et en matériel qu'il aurait consenties pour venir en aide au *Chemin de fer de l'Est chinois*, soit directement, soit par l'intermédiaire du Comité interallié ou du Comité technique.

« Le gouvernement français saisit cette occasion pour réaffirmer l'intérêt qu'il prend tant à la conservation du *Chemin de fer de l'Est chinois*, en vue de sa restitution ultérieure aux ayants droit, sans aucune atteinte à aucun droit existant, qu'au maintien et au bon fonctionnement du chemin de

fer en tant que grande voie commerciale libre et ouverte sans faveur ni discrimination aux citoyens de toutes les nations.

« Le gouvernement français croira donc devoir continuer à suivre attentivement l'administration et le fonctionnement du *Chemin de fer de l'Est chinois* et l'exécution par le gouvernement chinois des obligations qu'il a assumées vis-à-vis de cette ligne.»

§ 3. — Les négociations sino-russes pour la reconnaissance des Soviets

Depuis les conférences de Gênes et de la Haye, au commencement de l'été 1922, qui n'avaient rien donné à la Russie des Soviets, celle-ci décida de se tourner résolument vers l'Extrême-Orient où, auparavant, elle avait fait déjà de sérieux efforts pour rétablir des relations officielles avec la Chine et le Japon. Ces efforts devenaient plus marquants encore depuis la formation de la République d'Extrême-Orient. C'est ainsi que, le 13 décembre 1920, M. Ignace Yourine, représentant à Péking de la nouvelle République, tenta d'entrer en négociations avec le Gouvernement chinois au sujet de la reconnaissance de son Gouvernement et d'une entente commerciale (10), mais au cours des négociations,

---

(10) Voir Henry Kittredge Norton, *The Far Eastern Republic of Siberia*, déjà cité, p. 148-151, 260-267; — André Dubosco, *Les Russes en Extrême-Orient*. Revue Politique et Parlementaire, 10 avril 1924, Paris.

les Chinois réclamèrent des Russes l'évacuation d'Ourga en Mongolie (11).

M. Yourine répondit que cette question regardait Moscou. Les pourparlers n'aboutirent pas, malgré l'envoi à Péking d'un représentant officieux de Moscou, M. Paikess, plus tard remplacé par M. Ioffe.

M. Ioffe arriva le 9 août 1922 à Kharbine. L'envoyé russe, immédiatement après son arrivée à Kharbine, publia une déclaration, dans laquelle il exposa que la Russie attendait avec grand intérêt le dénouement des événements en Chine, et que « pendant que l'Occident est en train de rechercher une issue pour les alliances économiques et financières, s'agitant d'une conférence internationale à l'autre, d'une combinaison « ingénieuse » à l'autre, de Gênes à la Haye, l'Orient accumule de la force et devient un facteur de plus en plus puissant dans la politique internationale ». Il ajoutait que « la posi-

(11) Au cours de ces négociations, les troupes des Soviets pénétrèrent en Mongolie, à la poursuite des forces réactionnaires du baron Ungern de Sternberg. Lorsque celles-ci furent dispersées et leur chef tué, les rouges ne retournèrent pas dans leur propre pays. Au contraire, aussitôt établis à Ourga, ils proclamèrent M. Bodo, ancien fonctionnaire au consulat-général russe dans cette ville, président du Conseil des Ministres et en même temps ministre des Affaires étrangères du nouveau Gouvernement des Soviets de Mongolie. Un régiment des troupes régulières rouges fut envoyé pour y rester « jusqu'au jour où la menace d'un ennemi commun pourrait être tout à fait éloignée ». Ces troupes des Soviets, plus tard réduites à un bataillon, furent maintenues à Ourga jusqu'au 6 mars 1925, date à laquelle, suivant une note du représentant des Soviets à Péking, le dernier contingent fut retiré de Mongolie.

tion que la Chine gagne de jour en jour dans la politique internationale indique la nécessité d'établir des relations amicales entre la Russie et la Chine sur une base d'égalité et de stricte observation de souveraineté entre les deux parties », car « la Russie des Soviets est le seul pays qui rejette toute politique impérialiste ». Enfin « le réveil du peuple chinois est un facteur d'une grande importance historique ».

Les points indiqués dans cette déclaration constituaient le sujet d'un grand nombre de discours qu'avait prononcés M. Ioffe à une série de banquets après son arrivée à Péking. M. Tsaï Yuen-peï, recteur de l'Université nationale de Péking, à un banquet où il souhaitait la bienvenue à M. Ioffe, après avoir affirmé entre autres déclarations que « la Révolution chinoise de 1911 ne fut que politique », ajoutait qu' « elle tend à devenir sociale ». La Russie donne le bon exemple à la Chine », qui croit sage de s'instruire de ses leçons », car « la Révolution russe, simplement politique, elle aussi, à son origine, prit vite un caractère social ».

Le 2 septembre, M. Ioffe, par sa note au ministère des Affaires étrangères, proposa à la Chine d'ouvrir des négociations officielles sur la base des fameuses déclarations de Karakhan de 1919 et de 1920.

Voici les principaux termes de ces deux déclarations (12) :

---

(12) *The China Year Book*, 1924, p. 868-873, Tientsin.

Déclaration du 25 juillet 1919

« Le Gouvernement soviétique invite le Gouvernement chinois à entrer en négociations en vue d'abroger le traité de 1896, le protocole de Péking de 1901 et tous les accords conclus avec le Japon de 1907 à 1916, c'est-à-dire à rendre au peuple chinois tous les pouvoirs et l'autorité qui avaient été acquis par le Gouvernement tsariste soit par la ruse, soit par des accords avec le Japon et les Alliés.

« Le Gouvernement soviétique a renoncé à toutes les conquêtes, faites par le Gouvernement tsariste, qui enlevaient à la Chine la Mandchourie et d'autres territoires. La population de ces territoires décidera d'elle-même à quel pays elle voudra appartenir.

« Le Gouvernement soviétique rend au peuple chinois, sans exiger aucune espèce de compensation, le Chemin de fer Chinois de l'Est.

« Le Gouvernement soviétique renonce à la tranche russe de l'indemnité des Boxers.

Déclaration du 27 septembre 1920

« Le Gouvernement soviétique et le Gouvernement chinois s'engagent mutuellement à ne pas admettre, sur leurs territoires respectifs, l'existence ou l'activité de quelque organisation que ce soit qui aurait pour but de lutter, par des actes de violence, contre le Gouvernement de l'un ou de l'autre des deux pays.

« Le Gouvernement soviétique renonce à ses droits d'extraterritorialité en Chine.

« Le Gouvernement chinois s'engage à expulser de Chine les personnes qui se présentent comme des représentants diplomatiques et consulaires de l'Etat russe sans avoir aucun pouvoir conféré par le Gouvernement de l'Union des Républiques soviétiques socialistes. En outre, le Gouvernement chinois s'engage à transférer à l'Etat russe les bâtiments de l'ambassade et des consulats ainsi que les autres propriétés et archives desdits ambassades et consulats appartenant à la Russie.

« Le Gouvernement soviétique et le Gouvernement chinois s'engagent à signer un traité spécial au sujet du fonctionnement du Chemin de fer Chinois de l'Est en tenant convenablement compte des besoins de l'Union des Républiques soviétiques socialistes, et dans la conclusion du traité, à côté de la Chine et de la Russie, y prendra aussi part la République d'Extrême-Orient. »

La Chine, cependant, réclamait l'évacuation, par les troupes russes, de la Mongolie extérieure comme une condition préalable à la conférence et une garantie de bonne foi. En même temps, une série de protestations de plusieurs Chambres de commerce chinoises, intéressées dans les relations commerciales avec la Mongolie extérieure, était publiée dans la presse. Les commerçants chinois se plaignaient amèrement des impôts exorbitants sous le nouveau Régime dans la Mongolie extérieure, en donnant, comme illustration, la taxe de 20 % *ad valorem* sur les produits destinés à l'exportation. En outre, les restrictions de passeport étaient appliquées de la manière la plus rigoureuse, et environ

2.000 Chinois, fermiers, artisans, commerçants et mineurs avaient été déportés de l'Ourga.

Les négociations furent interrompues par le départ de M. Ioffe pour Changchoun, où il était appelé par une conférence avec le Japon, et, à son retour à Péking, le 3 octobre, il dut rester à l'hôpital à la suite d'une maladie dont il avait été atteint pendant son séjour à Changchoun.

Néanmoins, M. Ioffe déclara, en insistant, qu'il était inadmissible qu'une décision séparée fût prise parmi l'ensemble des questions à discuter à la conférence.

Ultérieurement, les événements avaient donné à la question du Chemin de fer Chinois de l'Est une importance particulière. Dans sa note du 3 novembre au ministère des Affaires étrangères de Chine, M. Ioffe réclama l'arrestation du directeur général du chemin de fer, M. Oustrooumof. Il demanda aussi qu'une Commission d'enquête fût envoyée à Kharbine afin de constituer provisoirement un nouveau Conseil d'administration, d'un commun accord avec la Russie des Soviets.

Dans sa note du 6 novembre, il notifia au Gouvernement chinois que, si la Russie des Soviets considérait encore les déclarations de 1919 et 1920 comme la base de sa politique à l'égard de la Chine, cela ne voulait pas dire qu'elle renoncerait à tous ses intérêts en Chine. « En particulier, par exemple, — continuait la note, — même si la Russie consent à transférer au peuple chinois, avec le réseau, ses droits sur le Chemin de fer Chinois de l'Est, cela ne signifie pas comme conséquence l'annulation des intérêts de la Russie dans cette ligne, qui est un

tronçon du Grand Chemin de fer Sibérien, et unit une partie du territoire russe avec l'autre ».

Enfin les déclarations ne doivent pas être interprétées comme valables pour toujours, et « à moins que le Gouvernement chinois ne cesse son ignorance des intérêts russes, la Russie sera, peut-être, après tout, obligée de se considérer comme dégagée de ces promesses, qu'elle avait données de bonne volonté ».

La situation devenait d'autant plus compliquée que les autorités soviétiques avaient saisi les propriétés du Chemin de fer Chinois de l'Est à Egersheld.

En réponse aux protestations chinoises, M. Ioffe répliqua que la Chine avait arbitrairement disposé, pendant près de cinq ans, de ce chemin de fer et des propriétés russes en général, qu'elle avait consenti à ce que le chemin de fer devînt un instrument d'intervention militaire et une forteresse des contre-révolutionnaires. Il ajoutait que la Russie avait investi environ 800 millions de roubles-or dans le chemin de fer.

D'autre part, au commencement de janvier 1923, M. Ioffe proposa au Gouvernement chinois de reconnaître les Soviets et de conclure avec eux une alliance défensive contre « les projets militaires du Japon et autres pays capitalistes ».

Les Soviets, en échange, seraient disposés à renoncer à l'indemnité des Boxers et cesseraient d'exiger des privilèges douaniers en Mongolie et en Mandchourie. A la fin du même mois, M. Ioffe déclara, avant son départ pour le Japon, au Dr Sun Yat Sen, qui, exilé de Canton, se trouvait alors à

Shanghaï, que le Gouvernement des Soviets était prêt à entamer des négociations avec la Chine et était disposé à renoncer à tous les traités et exigences qui lui avaient été imposés par le tsarisme.

Après le départ de M. Ioffe pour le Japon, il a été souvent dit que le Gouvernement des Soviets avait l'intention d'envoyer M. Karakhan en Extrême-Orient. Ce bruit se confirma vers la fin de juillet, lorsqu'il fut officiellement annoncé que M. Karakhan venait d'être nommé chef d'une mission extraordinaire en Chine. Or, le 1er août 1923, les autorités chinoises dans la zone du Chemin de fer Chinois de l'Est tentèrent immédiatement de s'emparer du service des terrains du chemin de fer. Le général Tchang Huan-hsiang rendit visite à M. Condatti, chef du service, et le somma de lui remettre les titres de propriété, baux et autres documents matériels. Les membres du corps consulaire intervinrent et posèrent leurs sceaux sur le coffre contenant les titres, en invoquant, pour justifier leur action, l'une des résolutions de Washington au sujet du chemin de fer, résolution dans laquelle il était question de la protection des intérêts des ayants droit. Le ministre des Etats-Unis alla même, à cette occasion, à Kharbine. De son côté le Gouvernement des Soviets ne manqua pas, lui aussi, d'élever des protestations en déclarant en même temps qu'il considérait comme nulles et non avenues les prétentions de la Banque Russo-Asiatique. Par contre, les autorités chinoises prétendaient que le service des terrains avait dépassé les droits accordés par les traités en usurpant les fonctions administratives.

Les autorités chinoises établirent alors un autre

service des terrains et commencèrent immédiatement à obliger les propriétaires terriens à enregistrer à ce service.

Or, l'existence de deux services des terrains dans la zone du chemin de fer était la cause d'une confusion énorme, de sorte qu'en février 1924, un accord fut conclu afin de régulariser la situation. Il y était stipulé, en premier lieu, que « les propriétés de la Société du Chemin de fer Chinois de l'Est, acquises dès le début, seront maintenues », et « à l'exception des terrains réellement nécessaires aux besoins de la Société et des bâtiments qui s'y trouvent, les plans pour la construction des marchés, ports, villes ou villages et les travaux de construction qui s'y rattachent, ainsi que toutes les autres affaires administratives doivent être élaborés ou traités par les services officiels chinois organisés à cet effet; la Société ne sera pas autorisée de son propre mouvement à s'occuper de cet ordre de questions »; ensuite « pour être en règle, l'enregistrement et la sanction desdits services doivent être exigés en cas de louage des terrains de la Société ou de cessions d'autres propriétés, immeubles ou privilèges. En ce qui concerne les terrains loués ou donnés à bail dans le passé, ces formalités de sanction et d'enregistrement seront obligatoires pour compléter la procédure actuellement en vigueur». Enfin, « les propriétaires de biens seront tenus d'obéir aux ordres ou aux prohibitions concernant les établissements administratifs et de payer des taxes imposées à cet effet par les autorités chinoises ou établies dans le but d'augmenter le bien-être général ».

Cette parenthèse fermée, revenons à la mission de M. Karakhan.

L'ambassadeur des Soviets arriva à Péking le 2 septembre 1923, accompagné d'un nombre considérable d'experts et de secrétaires. A un banquet, donné en son honneur par le Dr Wang Cheng-ting, chef de la Commission des négociations sino-russes, celui-ci fit allusion, dans des termes pleins de gratitude, à la politique des Etats-Unis à l'égard de la Chine, aux principes proclamés par John Hay (13), et il invita ainsi la Russie des Soviets à suivre l'exemple des Etats-Unis. « Je refuse décidément l'honneur de marcher sur les traces de la politique des Etats-Unis en Chine », répondit M. Karakhan, en ajoutant que « la Russie ne suivra jamais l'exemple des Etats-Unis et ne mettra pas sa signature sur un document tel que la dernière note de Lincheng (14). La Russie ne revendiquera jamais les droits d'extraterritorialité, et n'établira jamais ses tribunaux ou son administration en territoire chinois ».

---

(13) Voir K.-K. Kawakami, *Le Problème du Pacifique et la Politique Japonaise*, déjà cité, p. 126-143.

(14) Dans la matinée du 6 mai 1923, près Lincheng au Chan-tong, le « Blue Express » de Pukow à Tientsin était attaqué par les bandits. Il y avait dans le train 35 étrangers; l'un d'eux, M. Rothman, sujet britannique, fut tué d'un coup de fusil, tandis que 26 autres, y compris plusieurs femmes, étaient faits prisonniers et entraînés sur les montagnes avoisinantes. Le dernier prisonnier étranger ne fut relâché que le 12 juin. A cette occasion, M. Roy S. Anderson, Américain, avait joué un rôle important en assurant la libération des prisonniers étrangers. L'incident de Lincheng donna lieu à la présentation de notes sévères au Gouvernement chinois par le corps diplomatique.

« Rien, — conclut-il, — ne me plaisait mieux, pendant mon dernier séjour à Kharbine, que le fait que je voyais là une administration chinoise, des lois chinoises, et la réalisation de la souveraineté chinoise. »

Enfin, dans sa déclaration publiée par la presse chinoise, M. Karakhan ajouta :

« L'intérêt que porte la Russie à la Chine a toujours été très grand. Mais afin d'éviter des malentendus, il est nécessaire d'affirmer définitivement que l'intérêt en Chine de la Russie nouvelle, devenue l'Union des Républiques soviétiques socialistes, diffère totalement de l'intérêt et des réclamations de la Russie tsariste.

« Deux politiques sont menées en Chine par les nations étrangères. L'une de ces politiques est soutenue seulement par la Russie des Soviets, et l'autre par toutes les autres nations sans exception. Celles-ci veulent voir la Chine sans armée forte, divisée, faible, toujours en difficultés intérieures et incapable de résister aux agressions extérieures. Au contraire, la République et le peuple russes désirent voir la Chine forte, puissante, possédant une armée capable de défendre le peuple et la souveraineté du pays.

« Durant ces premières années, des actes inamicaux furent commis par le Gouvernement et par certaines autorités chinoises à l'égard de la Russie; mais, à Moscou, nous avons toujours su que ces actes ne reflétaient en aucune manière les sentiments du peuple chinois et qu'ils étaient provoqués souvent à l'instigation et sous la pression des influences étrangères hostiles à la Russie. Je peux

dire aujourd'hui que les sentiments d'hostilité sont réduits au minimum, car la nécessité impérieuse de la reprise des relations avec la Russie s'impose à tous les esprits.

« En même temps, je dois déclarer qu'en aucune façon nous ne renoncerons à nos intérêts en Chine tant qu'ils ne porteront pas atteinte à la souveraineté et aux intérêts du peuple chinois, et je crois que, sur ce point, nous nous mettrons d'accord sans difficulté. »

Le 7 septembre, en rendant sa première visite officielle au ministre des Affaires étrangères chinois, M. Karakhan demanda à ce ministre de reconnaître officiellement le Gouvernement des Soviets avant l'ouverture des négociations, mais le ministre chinois répondit que, tant que les questions en litige entre les deux pays ne seraient pas résolues, le Gouvernement chinois ne consentirait pas à signer une reconnaissance qui était la clef de voûte même de toute la situation.

Cependant, après un sérieux échange de vues, les négociations sino-russes aboutirent à l'élaboration d'un projet de traité signé entre M. Karakhan et le Dr Wang Cheng-ting à Péking le 14 mars 1924, à huit heures du matin. L'*Agence Rosta* en publia le texte le 21 mars suivant et en voici les points principaux :

« Les traités conclus sous le régime des tsars sont nuls et non avenus.

« La Russie reconnaît la souveraineté absolue de la Chine sur la Mongolie extérieure. Aucune propagande contraire n'y sera faite.

« La Russie abandonne ses droits sur ses pro-

près concessions en Chine et annule l'indemnité des Boxers, à condition que cette indemnité soit exclusivement affectée à l'instruction.

« La Russie consent à l'abolition de la juridiction consulaire en Chine. »

Ce projet de traité comprend quinze articles et l'article 9 vise spécialement la question du Chemin de fer Chinois de l'Est, les principes arrêtés étant les suivants (15) :

1° Les Gouvernements des deux parties contractantes déclarent que le Chemin de fer Chinois de l'Est est une entreprise purement commerciale. A l'exception des affaires ayant trait aux opérations commerciales qui se trouvent sous le contrôle direct du Chemin de fer Chinois de l'Est, les autorités chinoises contrôleront toutes les autres affaires relevant des droits du Gouvernement national, ainsi que des Gouvernement locaux de la République de Chine, telles que les questions judiciaires, les questions concernant l'administration civile, l'administration militaire, la police, l'administration municipale, les impôts, et la propriété foncière (à l'exception des terrains indispensables audit chemin de fer);

2° Le Gouvernement de l'Union des Républiques soviétiques socialistes consent au rachat du Chemin de fer Chinois de l'Est ainsi que de toutes les propriétés qui s'y rattachent, par le Gouvernement de la République de Chine avec des capitaux chinois, et à la reprise par le Gouvernement chi-

(15) Consulter, pour plus de détails, *The China Year Book*, 1924, déjà cité, p. 880-883.

nois de toutes les actions et obligations dudit chemin de fer;

3° Les Gouvernements des deux parties contractantes règleront à la conférence, comme il est stipulé à l'article 2 du présent accord (16), le prix et les conditions concernant le rachat, ainsi que la procédure pour le transfert du Chemin de fer Chinois de l'Est.;

4° Le Gouvernement de l'Union des Républiques soviétiques socialistes consent à assumer la responsabilité de la totalité des réclamations des actionnaires, obligataires et créanciers du Chemin de fer Chinois de l'Est, contractées antérieurement à la Révolution du 9 mars 1917;

5° Les Gouvernements des deux parties contractantes consentent mutuellement à ce que l'avenir du Chemin de fer Chinois de l'Est soit fixé par l'Union des Républiques soviétiques socialistes et la République de Chine à l'exclusion d'une tierce partie ou de tierces parties;

6° Les Gouvernements des deux parties contractantes sont d'accord pour établir un arrangement pour l'administration provisoire du Chemin de fer Chinois de l'Est jusqu'au règlement des questions auxquelles se réfère la section 3 du présent article;

7° Les droits des deux parties contractantes, découlant du contrat du 27 août 1896 pour la cons-

(16) L'article 2 du projet du traité sino-russe du 14 mars 1924 stipule : « Les Gouvernements des deux parties contractantes ont convenu de tenir, dans le délai d'un mois après la signature du présent accord, une conférence qui jugera et adoptera les arrangements détaillés relatifs aux questions réglées par les principes stipulés dans les articles suivants. »

truction et l'exploitation du Chemin de fer Chinois de l'Est, pourvu qu'ils ne soient en contradiction ni avec le présent accord, ni avec l'arrangement pour l'administration provisoire dudit chemin de fer et qu'ils ne soient pas préjudiciables aux droits souverains de la Chine, seront maintenus jusqu'au moment où les diverses questions concernant le Chemin de fer Chinois de l'Est seront réglées à la conférence, ainsi qu'il est stipulé à l'article 2 du présent accord.

Toutefois, le Gouvernement chinois fit savoir qu'avant de ratifier ce projet, il tenait à obtenir de la Russie une assurance plus précise en ce qui concerne le retrait des troupes russes de Mongolie, et une renonciation ouverte aux traités conclus entre la Russie des Soviets et le Gouvernement républicain d'Ourga (17).

En outre, une difficulté surgit à propos du Chemin de fer Chinois de l'Est. Les Russes voulaient s'assurer le contrôle absolu de la voie ferrée. Or, précisément, le 13 mars, la légation de France à Péking venait de remettre, à ce sujet, au ministère des Affaires étrangères chinois, une note dans laquelle la France attirait l'attention de la Chine sur le fait que toute modification des statuts du Chemin de fer Chinois de l'Est en dehors du consentement du propriétaire de la concession provoquerait immédiatement, de la part de la France et de certaines autres puissances, une protestation tendant

(17) Carnegie Endowment for International Peace. Division of International Law pamphlets, *Outer Mongolia, Treaties and agreements*, Washington, 1921.

à la défense des intérêts de la Banque Russo-Asiatique, de ses actionnaires et de ses créanciers, et spécifiant qu'une demande de réparation de dommages serait éventuellement adressée au Gouvernement de Péking (18).

M. Karakhan adressa alors, le 16 mars, au Dr Wang Cheng-ting une lettre dans laquelle il accordait à la Chine un délai de trois jours pour ratifier le projet de traité, en ajoutant que, passé ce délai, il ne se considérerait plus comme lié par ce projet. Il ajoutait que le Gouvernement de la République de Chine serait responsable des conséquences possibles de la rupture des négociations.

Le 19 mars suivant, M. Karakhan remit au ministère des Affaires étrangères chinois un ultimatum, dans lequel il répétait ce qu'il avait déjà dit dans sa lettre du 16 mars concernant la validité de la signature du projet de traité, en spécifiant, à la fin de l'ultimatum, qu'après l'expiration dudit délai de trois jours le Gouvernement chinois ne pourrait plus entrer en négociations jusqu'à ce qu'il eût établi, sans condition ni réserve, des relations officielles avec le Gouvernement de l'Union des Républiques soviétiques socialistes.

Dans sa déclaration du 20 mars, le cabinet de Péking déclara que « la signature n'était appuyée qu'à titre de mesure préliminaire et différait d'une signature officielle », contrairement à la prétention du représentant russe, « qui la prenait pour une signature officielle et se basait là-dessus pour fixer

(18) *L'Asie Française*, *juin* 1924, p. 260, Paris.

un délai de trois jours pour une décision ». Puis, après un Conseil de Cabinet, le Gouvernement chinois jugea inconvenant de se voir impartir le délai de trois jours fixé par le représentant russe aux termes de sa lettre au Dr Wang, alors que la Chine espérait obtenir la revision de ces principaux points, notamment l'évacuation immédiate et sans condition de la Mongolie extérieure et le respect de la souveraineté de la Chine dans ladite région par l'annulation de tous les traités existant entre la Russie des Soviets et la Mongolie extérieure ». Puis, dans une deuxième déclaration du même jour, le Gouvernement de Péking fit savoir qu'il avait reçu l'ultimatum de M. Karakhan et il ajouta que, « après avoir pris connaissance de la lettre du représentant russe, le chef de la délégation chinoise, le Dr Wang, comme il était naturel, estimait ne pouvoir prolonger les négociations. Aussi l'ordre fut donné d'évoquer l'affaire au Waïchiaopu (19), et ce ministère fut chargé de s'occuper des négociations et de continuer la discussion. »

Ainsi les négociations sino-russes furent rompues et le Gouvernement de Péking, se jugeant offensé par l'attitude de M. Karakhan dans cette affaire, mit celui-ci, le 24 mars, en demeure de quitter la Chine dans un délai de trois jours.

Sur le point de partir, M. Karakhan remit, le 25 mars, au ministère des Affaires étrangères chinois un memorandum dans lequel il exposait de nouveau les points de vue de son Gouvernement et

(19) Nom chinois du ministère des Affaires étrangères.

mettait la Chine en garde contre les dangers de l'ingérence étrangère.

Cependant les protestations vigoureuses de la Russie contre l'intervention du ministre français à Péking finirent par soulever la réprobation de certains milieux chinois contre la pression étrangère. Quelques jours après, le ministre des Affaires étrangères chinois, le Dr Wellington Koo, reprenait les négociations et faisait connaître, dans sa réponse du 1er avril au dernier memorandum russe, que le Gouvernement chinois était disposé à approuver et à signer le projet de traité sino-russe sous la réserve que :

1° L'accord devait prévoir la renonciation réciproque aux traités et accords conclus avec des tiers et affectant les intérêts de l'autre partie contractante;

2° L'évacuation de la Mongolie extérieure par les troupes soviétiques devait faire l'objet d'un engagement précis de la Russie;

3° Le règlement concernant les biens de l'église devait demeurer en suspens jusqu'à ce que des relations normales aient été établies, parce que la Chine n'était pas encore au courant de tous les faits concernant ces biens (20).

Mais ce n'était là que des clauses de style en vue de justifier une reprise des pourparlers, puisque, en réalité, ces questions se trouvaient déjà à peu près solutionnées dans le projet de traité. Dès lors, le 31 mai 1924, le traité sino-russe fut enfin signé à Péking entre le Dr Vi-Kyuin Wellington Koo et

(20) *The China Year Book*, 1924, déjà cité, p. 885.

M. Karakhan. Ce traité comportait la reconnaissance *ipso facto* de l'Union des Républiques soviétiques socialistes par le Gouvernement de Péking. Aussitôt après la signature de ce traité, le ministère des Affaires étrangères chinois remit à M. Karakhan une note pour le rétablissement immédiat des relations normales. La Russie désigna alors M. Karakhan comme ambassadeur à Péking; c'était le premier qui était accrédité à la Cour de Péking par l'une des puissances européennes; toutes les autres n'y sont représentées que par des envoyés ayant un rang inférieur, celui de ministre.

§ 4. — Le traité sino-russe de Péking du 31 mai 1924 et le Chemin de fer Chinois de l'Est

De même que le projet de traité, signé à Péking le 14 mars 1924 entre le Dr Wang Cheng-ting et M. Karakhan, le traité sino-russe du 31 mai 1924 comprend quinze articles. Il y fut joint en outre un arrangement relatif à l'administration du Chemin de fer Chinois de l'Est et sept déclarations, dont trois, déjà renfermées dans le projet de traité, n'étaient pas changées. De ces trois déclarations, la première est relativement de peu d'importance. Il s'agit de l'attribution de postes aux citoyens russes dans le Chemin de fer Chinois de l'Est. La seconde est relative à la renonciation, de la part des Russes, aux droits d'extraterritorialité en Chine. Or, ces deux déclarations n'étaient aucunement retouchées. La troisième prévoit la restitution au Gouvernement des Soviets de tous les biens appartenant à l'ancien Gouverne-

ment russe, tels que les immeubles de la légation à Péking et des consulats dans toute la Chine, à l'exception des concessions russes à Tientsin et à Hankeou.

Voici l'ensemble du texte du traité et de ses annexes publié dans *l'Europe Nouvelle* du 26 juillet 1924 :

(*Traduction du texte anglais faisant foi.*)

La République de Chine et l'Union des Républiques soviétiques socialistes, désireuses de rétablir des relations normales entre les deux pays, se sont entendues pour conclure un arrangement établissant les principes généraux du règlement des questions en litige et ont nommé à ces fins leurs plénipotentiaires, à savoir :

Pour S. E. le Président de la République de Chine, M. Vi-Kyuin Wellington Koo.

Pour le Gouvernement de l'Union des Républiques soviétiques socialistes, Lev Mikhailovitch Karakhan,

Qui, après s'être communiqué mutuellement leurs pleins pouvoirs respectifs, constatés en bonne et due forme, sont tombés d'accord sur les articles suivants :

ARTICLE PREMIER. — Immédiatement après la signature du présent accord, les relations diplomatiques et consulaires seront normalement rétablies entre les deux parties contractantes.

Le Gouvernement de la République chinoise accepte de prendre les mesures nécessaires pour

transférer au Gouvernement de l'Union des Républiques soviétiques socialistes les immeubles de la légation et des consulats ayant auparavant appartenu au gouvernement impérial.

ART. 2. — Les Gouvernements des deux parties contractantes sont d'accord pour tenir, dans un délai d'un mois à partir de la date de la signature du présent accord, une conférence en vue d'élaborer un arrangement détaillé, suivant les principes établis dans les articles du présent accord, relatif aux questions en litige.

Cet arrangement doit être accompli dans le plus bref délai possible et, en tout cas, au plus tard six mois à partir de la date de l'ouverture de la conférence ainsi qu'il est stipulé dans le paragraphe précédent.

ART. 3. — Les Gouvernements des deux parties contractantes sont d'accord pour annuler, à la conférence, ainsi qu'il est stipulé dans l'article précédent, toutes les conventions, traités, arrangements, protocoles, contrats, etc., conclus entre le Gouvernement de la Chine et le Gouvernement impérial et pour les remplacer par de nouveaux traités, arrangements, etc., sur les bases d'égalité, de réciprocité et de justice, ainsi qu'il est dans l'esprit des déclarations du Gouvernement des Soviets des années 1919 et 1920.

ART. 4. — Le Gouvernement de l'Union des Républiques soviétiques socialistes, d'accord avec sa politique et d'accord avec les déclarations faites par lui en 1919 et 1920, proclame que tous les traités, arrangements, etc., passés entre l'ancien Gouvernement impérial et quelque autre tierce partie que

ce soit, qui sont de nature à affecter les droits souverains ou les intérêts de la Chine, deviennent nuls et non avenus.

Les Gouvernements des deux parties contractantes déclarent qu'à l'avenir aucun des deux Gouvernements ne conclura quelque traité ou arrangement que ce soit qui porterait atteinte aux droits souverains ou aux intérêts d'une des deux parties contractantes.

Art. 5. — Le Gouvernement de l'Union des Républiques soviétiques socialistes reconnaît que la Mongolie extérieure fait partie intégrante de la République chinoise et s'engage à respecter les droits souverains de la Chine sur ce territoire Le Gouvernement de l'Union des Républiques soviétiques socialistes déclare que, aussitôt que les questions se rapportant au retrait de toutes les troupes soviétiques de la Mongolie extérieure, notamment celle de la date du retrait de ces troupes et celle des mesures à adopter dans les intérêts de la sécurité des frontières, seront réglées à la conférence comme il est stipulé dans l'article 2 du présent accord, il effectuera le retrait complet de ses troupes de la Mongolie extérieure.

Art. 6. — Les Gouvernements des deux parties contractantes s'engagent mutuellement à ne pas admettre, sur leurs territoires respectifs, l'existence ou l'activité de quelque organisation que ce soit qui aurait pour but de lutter, par des actes de violence, contre le Gouvernement d'une des parties contractantes.

De plus, les Gouvernements des deux parties contractantes s'engagent à ne pas mener de propa-

gande dirigée contre le système politique ou social régnant dans chacun des deux pays.

Art. 7. — Les Gouvernements des deux parties contractantes sont d'accord pour reviser la démarcation de leurs frontières nationales à la conférence, comme il est stipulé à l'article 2 du présent accord, et, en attendant, pour maintenir les présentes frontières.

Art. 8. — Les Gouvernements des deux parties contractantes sont d'accord pour régler à la conférence mentionnée ci-dessus les questions se rapportant à la navigation sur les rivières, les lacs et eaux avoisinant leurs frontières respectives, ceci sur une base d'égalité et de réciprocité.

Art. 9. — Les Gouvernements des deux parties contractantes sont d'accord pour régler à la conférence susmentionnée la question du *Chemin de fer Chinois de l'Est*, conformément aux principes ci-dessous établis :

1° Les Gouvernements des deux parties contractantes déclarent que le *Chemin de fer Chinois de l'Est* représente une entreprise purement commerciale.

Les Gouvernements des deux parties contractantes déclarent conjointement qu'à l'exception des affaires ayant trait à son fonctionnement qui se trouvent sous le contrôle direct du *Chemin de fer Chinois de l'Est*, toutes les autres affaires relevant des droits du Gouvernement national, ainsi que des gouvernements locaux de la République chinoise, telles que les questions judiciaires, les questions se rapportant à l'administration civile et militaire, la police, l'administration municipale,la perception des

taxes et la location des terrains (sauf les terrains indispensables au chemin de fer) seront sous l'administration des autorités chinoises;

2° Le Gouvernement de l'Union des Républiques soviétiques socialistes consent au rachat du *Chemin de fer Chinois de l'Est* par le Gouvernement chinois avec des capitaux chinois ainsi qu'au rachat de tous les biens meubles et immeubles lui appartenant, et au transfert à la Chine de toutes les actions et obligations dudit chemin de fer;

3° Les Gouvernements des deux parties contractantes régleront à la conférence, comme il est stipulé à l'article 2 du présent accord, le prix et les conditions du rachat, ainsi que la procédure à adopter pour le transfert du *Chemin de fer Chinois de l'Est ;*

4° Le Gouvernement de l'Union des Républiques soviétiques socialistes consent à faire face à toutes les réclamations des actionnaires, obligataires et créanciers du *Chemin de fer Chinois de l'Est*, antérieures à la Révolution du 9 mars 1917;

5° Les Gouvernements des deux parties contractantes consentent mutuellement à ce que l'avenir du *Chemin de fer Chinois de l'Est* soit fixé par la République chinoise et l'Union des Républiques soviétiques socialistes à l'exclusion de toute tierce partie;

6° Les Gouvernements des deux parties contractantes sont d'accord pour établir un arrangement pour l'administration provisoire du *Chemin de fer Chinois de l'Est* jusqu'au règlement de la question traitée dans le paragraphe 3 du présent article ;

7° Les droits des deux Gouvernements découlant du contrat du 27 août-8 septembre 1896 pour

la construction et l'exploitation du *Chemin de fer Chinois de l'Est*, qui ne sont en contradiction ni avec le présent accord, ni avec l'arrangement pour l'administration provisoire dudit chemin de fer et qui ne sont pas préjudiciables aux droits souverains de la Chine, seront maintenus jusqu'au moment où les diverses questions concernant le *Chemin de fer Chinois de l'Est* seront réglées à la conférence, ainsi qu'il est stipulé à l'article 2 du présent accord

Art. 10. — Le Gouvernement de l'Union des Républiques soviétiques socialistes consent à renoncer aux droits et privilèges spéciaux se rapportant à toutes les concessions acquises dans quelque partie de la Chine que ce soit par le Gouvernement impérial, par des conventions, traités, arrangements, etc.

Art. 11. — Le Gouvernement de l'Union des Républiques soviétiques socialistes consent à renoncer à la tranche russe de l'indemnité des Boxers.

Art. 12. — Le Gouvernement de l'Union des Républiques soviétiques socialistes consent à abandonner les droits d'extraterritorialité et de juridiction consulaire.

Art. 13. — Les Gouvernements des deux parties contractantes sont d'accord pour établir, en même temps qu'ils concluront un traité commercial à la conférence stipulée à l'article 2 du présent accord, un tarif douanier conforme aux principes d'égalité et de réciprocité.

Art. 14. — Les Gouvernements des deux parties contractantes sont d'accord pour discuter, à la conférence susmentionnée, les questions relatives aux réclamations pour compensation des pertes.

Art. 15. — Le présent accord entre en vigueur à partir de la date de sa signature.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé le présent accord en deux exemplaires rédigé en langue anglaise et y ont apposé leurs sceaux.

Fait à Péking, ce 31e jour de la 5e lune de la 13e année de la République de Chine, soit le 31 mai 1924.

(Sceau) V. K. Wellington Koo.

(Sceau) L. M. Karakhan.

ANNEXE A L'ACCORD DE 1924

3) ARRANGEMENT RELATIF A L'ADMINISTRATION PROVISOIRE DU CHEMIN DE FER CHINOIS DE L'EST

La République chinoise et l'Union des Républiques soviétiques socialistes reconnaissent mutuellement que, le *Chemin de fer Chinois de l'Est* ayant été construit avec le capital fourni par le Gouvernement russe et passant sur toute sa longueur sur le territoire chinois, ledit chemin de fer représente une entreprise purement commerciale et que, à l'exception des affaires relevant de son activité commerciale, toutes ses autres fonctions affectant les droits du Gouvernement national et des gouvernements locaux seront dorénavant exercées par les autorités chinoises. Les Gouvernements des deux parties contractantes sont donc tombés d'accord pour conclure un arrangement relatif à l'administration provisoire du chemin de fer en vue d'en exercer cette administration conjointement jusqu'au règlement définitif de la question à la conférence stipulée à l'ar-

ticle 2 de l'accord établissant les principes généraux du règlement des questions en litige, conclu entre la République chinoise et l'Union des Républiques soviétiques socialistes le 31 mai 1924.

Les Gouvernements des deux parties contractantes ont nommé à ces fins leurs plénipotentiaires, à savoir :

Pour S. E. le Président de la République de Chine : M. Vi-Kyuin Wellington Koo.

Pour le Gouvernement de l'Union des Républiques soviétiques socialistes : Lev Mikhailovitch Karakhan.

Qui, après s'être communiqué mutuellement leurs pleins pouvoirs respectifs, constatés en bonne et due forme, sont tombés d'accord sur les articles suivants :

ARTICLE PREMIER. — Le chemin de fer constituera, pour la discussion des affaires relatives au *Chemin de fer Chinois de l'Est*, et les décisions à prendre, un Conseil d'administration qui sera composé de dix personnes, dont cinq seront nommées par le Gouvernement de la République chinoise et cinq par le Gouvernement de l'Union des Républiques soviétiques socialistes.

Le Gouvernement de la République chinoise nommera un des administrateurs chinois comme président du Conseil d'administration ; il sera également administrateur délégué (*director general*).

Le Gouvernement de l'Union des Républiques soviétiques socialistes nommera un des administrateurs russes comme vice-président du Conseil d'administration (*Pravlénié*) qui sera également l'adjoint de l'administrateur délégué.

Sept personnes constitueront le quorum et les décisions du Conseil d'administration devront être prises par au moins six personnes avant d'être exécutoires.

En l'absence de l'administrateur délégué ou de l'adjoint de l'administrateur délégué, leurs Gouvernements respectifs ont droit de nommer un administrateur délégué ou un adjoint de l'administrateur délégué intérimaires (dans ce cas l'administrateur délégué sera remplacé par un administrateur chinois et l'adjoint de l'administrateur délégué par un administrateur russe).

Art. 2. — Le chemin de fer constituera un Conseil de surveillance (*Comité de revision*), composé de cinq personnes, notamment de deux membres chinois, nommés par le Gouvernement de la République chinoise, et de trois membres russes, nommés par le Gouvernement de l'Union des Républiques soviétiques socialistes.

Le président du Conseil de surveillance (Comité de revision) sera élu parmi les membres chinois.

Art. 3. — Le chemin de fer aura un directeur (*manager*), dont le poste sera occupé par un citoyen de l'Union des Républiques soviétiques socialistes, et deux directeurs adjoints qui seront respectivement citoyen de la République chinoise et citoyen de l'U. R. S. S.

Ces fonctionnaires seront nommés par le Conseil d'administration et les nominations de ce genre devront être ratifiées par les Gouvernements respectifs.

Les droits et devoirs du directeur et des direc-

teurs adjoints seront définis par le Conseil d'administration.

Art. 4. — Les chefs et les adjoints des différents départements du chemin de fer seront nommés par le Conseil d'administration.

Si le chef d'un département (*service*) quelconque est un citoyen de la République chinoise, l'adjoint du chef du département devra être un citoyen de l'U.R.S.S. et, dans le cas où le chef du département est un citoyen de l'U.R.S.S., l'adjoint du chef du département devra être un citoyen de la République chinoise.

Art. 5. — L'attribution des postes aux divers départements du chemin de fer sera basée sur le principe de représentation égale des citoyens de la République chinoise et de l'U.R.S.S.

Art. 6. — A l'exception des devis et des budgets, qui seront établis d'après l'article 7 du présent arrangement, toute autre affaire, sur laquelle le Conseil d'administration ne pourrait s'entendre, sera soumise à l'arbitrage des Gouvernements des deux parties contractantes.

Art. 7. — Le Conseil d'administration soumettra les devis et les budgets du chemin de fer aux séances où seront réunis les membres du Conseil d'administration et les membres du Conseil de surveillance (Comité de revision).

Art. 8. — Tous les bénéfices nets du chemin de fer seront gardés par le Conseil d'administration et ne seront pas employés jusqu'au règlement définitif de la question du chemin de fer.

Art. 9. — Le Conseil d'administration revisera dans le plus bref délai possible, les statuts de la *So-*

ciété du Chemin de fer Chinois de l'Est, approuvés le 4 décembre 1896 par le Gouvernement impérial, en se basant sur le présent arrangement et sur l'accord établissant les principes généraux du règlement des questions en litige conclu entre la République chinoise et l'U. R. S. S. le 31 mai 1924 et au plus tard six mois à partir de la date de la constitution du Conseil d'administration.

Ces statuts resteront exécutoires jusqu'à leur modification, tant qu'ils ne se trouveront pas en contradiction avec le présent accord établissant les principes généraux du règlement des questions en litige entre la République chinoise et l'U. R. S. S. et tant qu'ils ne porteront pas préjudice aux droits souverains de la Chine.

Art. 10. — Le présent arrangement deviendra caduc dès que la question du *Chemin de fer Chinois de l'Est* sera définitivement réglée comme il est stipulé à l'article 2 de l'accord établissant les principes généraux pour le règlement des questions en litige entre la République Chinoise et l'U. R. S. S. conclu le 31 mai 1924

Art. 11. — Le présent arrangement entrera en vigueur à partir de la date de sa signature.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé le présent arrangement en deux copies et y ont apposé leur sceau.

Fait à Péking, etc.

b) SEPT DECLARATIONS FAISANT SUITE A L'ACCORD DU 31 MAI 1924

Déclaration I. — Le Gouvernement de la République chinoise et le Gouvernement de l'U. R. S. S.

déclarent qu'immédiatement après la signature de l'accord sur les principes généraux entre la République chinoise et l'U. R. S. S. en date du 31 mai 1924, ils vont réciproquement transférer l'un à l'autre toutes les propriétés et les biens meubles ayant appartenu à la Chine et au Gouvernement impérial et se trouvant sur leurs territoires respectifs. A cet effet, chacun des Gouvernements est tenu à présenter à l'autre une liste des propriétés à transférer.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs des Gouvernements des deux parties contractantes ont signé la présente déclaration en deux exemplaires rédigée en langue anglaise et y ont apposé leur sceau.

Fait à Péking, etc.

Déclaration II. — Le Gouvernement de la République chinoise et le Gouvernement de l'U. R. S. S. déclarent, par la présente, qu'il est entendu, en ce qui concerne les bâtiments et la propriété de la mission orthodoxe, reconnus comme appartenant au Gouvernement de l'U. R. S. S., que la question de leur transfert, ou autres dispositions jugées bonnes à adopter, sera décidée à la conférence prévue par l'article 2 de l'accord établissant les principes généraux, etc., en se basant sur les lois et règlements intérieurs existant en Chine au sujet du droit de propriété à l'intérieur du pays.

En ce qui concerne les bâtiments et les propriétés de la mission orthodoxe à Péking et à Patatchou, reconnus comme appartenant à l'U. R. S. S., le Gouvernement prendra des mesures pour leur transfert aussitôt que le Gouvernement de l'U. R. S. S. aura désigné pour le transfert un citoyen chinois ou

une organisation en conformité avec les lois et règlements en vigueur en Chine pour le droit des propriétés à l'intérieur.

Entre temps, le Gouvernement de la République chinoise va prendre des mesures immédiates en vue d'assurer la garde desdits bâtiments et de la propriété, ainsi que pour les débarrasser des personnes y habitant actuellement.

Il est entendu que le présent arrangement a la même valeur que la déclaration générale incluse dans l'accord établissant les principes généraux.

En foi de quoi, etc.

Déclaration III. — Le Gouvernement de la République chinoise et le Gouvernement de l'U. R. S. S. déclarent conjointement qu'il est entendu que, se référant à l'article 4 de l'accord établissant les principes généraux, le Gouvernement de la République chinoise ne reconnaît et ne reconnaîtra pas la validité de n'importe quel traité, convention, etc., conclu par la Russie depuis le régime impérial avec toute autre tierce partie et qui affecterait les droits souverains et les intérêts de la République chinoise.

Il est, en plus, entendu que le présent arrangement a la même valeur, etc.

Déclaration IV. — Le Gouvernement de la République chinoise et le Gouvernement de l'U. R. S. S. déclarent conjointement qu'il est entendu que le Gouvernement chinois ne transférera pas, soit en totalité, soit en partie, à tout autre tiers, pouvoir ou organisation étrangers, les droits et privilèges spéciaux abandonnés par le Gouvernement de l'U. R. S. S. en vertu de l'article 10 de l'accord établissant les principes généraux.

Il est, de plus, entendu que le présent arrangement, etc.

Déclaration V. — Le Gouvernement de la République chinoise et le Gouvernement de l'U.R.S.S. déclarent conjointement, se référant à l'article 11 de l'accord établissant les principes généraux, qu'il est entendu :

1° Que la tranche russe de l'indemnité des Boxers, à laquelle renonce le Gouvernement de l'U.R.S.S., sera, après l'acquittement de tous les engagements antérieurs garantis par cette même tranche russe, affectée dans sa totalité à la création d'un fonds pour le développement de l'instruction publique en Chine;

2° Qu'une commission spéciale sera constituée pour administrer et disposer desdits fonds. Cette commission sera constituée de trois personnes, dont deux nommées par le Gouvernement de la République chinoise et une par le Gouvernement de l'U. R. S. S.

3° Que lesdits fonds seront déposés dans une banque désignée par la commission au fur et à mesure des rentrées.

Il est, en plus, entendu que le présent arrangement, etc.

Déclaration VI. — Le Gouvernement de la République chinoise et le Gouvernement de l'U. R. S. S. conviennent qu'ils établiront, à la conférence prévue à l'article 2 de l'accord, des conditions équitables pour le règlement de la situation créée aux citoyens du Gouvernement de l'U.R.S.S. par le fait de l'abandon des droits d'extraterritorialité et de la juridiction consulaire en vertu de l'article 12 de

l'accord susmentionné, étant toutefois entendu que les nationaux du Gouvernement de l'U. R. S. S. relèveront complètement de la juridiction chinoise

En foi de quoi, etc.

Déclaration VII. — Le Gouvernement de la République chinoise et le Gouvernement de l'U. R. S. S., ayant signé l'accord établissant les principes généraux, conviennent, par la présente, en développement de l'article 5 de l'arrangement relatif à l'administration provisoire du *Chemin de fer Chinois de l'Est*, qui énonce le principe de représentation égale dans l'affaire de l'attribution de postes aux citoyens de la République chinoise et à ceux de l'U. R. S. S., que l'application de ce principe ne signifie pas l'élimination des employés de nationalité russe dans l'unique but du renforcement dudit principe.

Il est, en plus, convenu que les postes seront également réservés aux citoyens des deux pays contractants, qu'il ne sera fait aucune préférence eu égard à la nationalité et que les postes seront attribués d'après les capacités et les qualités techniques, ainsi que selon l'instruction des candidats.

En foi de quoi, etc.

c) ÉCHANGE DE LETTRES ENTRE LES SIGNATAIRES DE L'ACCORD DU 31 MAI 1924 FAISANT SUITE A CET ACCORD

Péking, le 31 mai 1924.

M. L. M. Karakhan, plénipotentiaire extraordinaire, représentant de l'Union des Répu-

bliques soviétiques socialistes auprès de la République chinoise, à Péking.

Cher monsieur Karakhan,

J'ai l'honneur de déclarer, de la part de mon Gouvernement, que l'accord établissant les principes généraux du règlement des questions en litige entre la République chinoise et le Gouvernement de l'U. R. S. S. a été signé par nous aujourd'hui : le Gouvernement de la République chinoise, dans le but de renforcer l'amitié existant entre les deux pays, se dispensera des services de tous les sujets de l'ancien Empire russe actuellement à l'armée et à la police chinoises, leur présence ou leur activité pouvant constituer une menace pour la sécurité de l'U. R. S. S.

Si vous présentez à mon Gouvernement une liste de ces personnes, les autorités compétentes recevront des instructions pour prendre les mesures nécessaires.

J'ai l'honneur, etc.

Signé : V. K. Wellington Koo,
Ministre des Affaires étrangères
de la République de Chine.

Péking, le 31 mai 1924.

Cher docteur Koo,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre note en date de ce jour ainsi conçue :

(Voir le texte de la note ci-dessus.)

En réponse, j'ai l'honneur de vous informer,

au nom de mon Gouvernement, que j'ai pris acte de ladite note et que je suis d'accord avec les propositions qu'elle contient.

J'ai l'honneur, etc.

Signé : KARAKHAN.

Ainsi, le texte de ce traité démontre clairement que la question du Chemin de fer Chinois de l'Est y prenait une place prépondérante. On y avait même inséré une annexe en vue de son administration provisoire. Le contrôle antisoviétique, qui avait persisté jusque là, avait cédé la place à un contrôle sino-soviétique. En définitive, si l'on analyse les différentes stipulations contenues dans le traité principal, dans les déclarations et dans l'arrangement relatif à l'administration provisoire du Chemin de fer Chinois de l'Est, on arrive, à l'égard de l'administration de ce chemin de fer, à dégager comme essentiels, les principes suivants :

1° *Le caractère purement commercial de l'entreprise.* — Le Chemin de fer Chinois de l'Est représente une entreprise purement commerciale qui aura sous son contrôle direct toutes les affaires ayant un caractère purement ferroviaire (21).

2° *La question de rachat du chemin de fer par le Gouvernement chinois.* — Le Gouvernement chinois pourra racheter, avec des capitaux chinois, le Chemin de fer Chinois de l'Est, tous les biens meubles et immeubles lui appartenant, ainsi que toutes

(21) *Traité sino-russe de Péking du 31 mai 1924*, art. 9. sect. 1.

les actions et obligations dudit chemin de fer (22). Le montant et les conditions du rachat, ainsi que la procédure à adopter pour le transfert du Chemin de fer Chinois de l'Est, seront réglés à la conférence comme il est stipulé à l'article 2 du présent accord (23).

3° *La responsabilité du Gouvernement russe à l'égard des réclamations des actionnaires, obligataires et créanciers du chemin de fer.* — Le Gouvernement de l'Union des Républiques soviétiques socialistes consent à faire face à toutes les réclamations des actionnaires, obligataires et créanciers du Chemin de fer Chinois de l'Est, antérieures à la Révolution du 9 mars 1917 (24).

4° *L'administration en commun du chemin de fer par la Russie et la Chine.* — L'avenir du Chemin de fer Chinois de l'Eest sera fixé par la République

---

(22) *Traité sino-russe de Péking du 31 mai 1924*, art. 9, sect. 2.

(23) *Idem*, art. 9, sect. 3. — En ce qui concerne la stipulation de l'article 2 du traité, celle-ci spécifie que les Gouvernements des deux parties contractantes sont d'accord pour tenir, dans un délai d'un mois à partir de la date de la signature du présent accord, une conférence chargée d'élaborer un arrangement détaillé, suivant les principes établis dans les articles du présent accord, relatif aux questions en litige.

Cet arrangement doit être conclu dans le plus bref délai possible et, en tout cas, au plus tard dans six mois à partir de la date de l'ouverture de la conférence, ainsi qu'il est stipulé dans le paragraphe premier dudit article 2. — Et non « dans le paragraphe suivant » comme le porte, sans doute par erreur, la traduction publiée dans l'*Europe Nouvelle* du 26 juillet 1924, p. 960.

(24) *Idem*, art. 9, sect. 4.

chinoise et l'Union des Républiques soviétiques socialistes à l'exclusion de toute tierce partie (25). En attendant, un arrangement relatif à l'administration provisoire du Chemin de fer Chinois de l'Eest sera établi jusqu'au règlement définitif de la question du chemin de fer, comme il est stipulé à l'article 2 du présent accord (26). Ledit arrangement entrera en vigueur à partir de la date de sa signature (27).

5° *Le maintien des droits des Gouvernements russe et chinois.* — Les droits des deux Gouvernements, découlant du contrat du 27 août-8 septembre 1896 pour la construction et l'exploitation du Chemin de fer Chinois de l'Est, qui ne sont en contradiction ni avec le présent accord, ni avec l'arrangement relatif à l'administration provisoire dudit chemin de fer et qui ne sont pas préjudiciables aux droits souverains de la Chine, seront maintenus jusqu'au moment où les diverses questions concernant le Chemin de fer Chinois de l'Est seront réglées à la conférence, ainsi qu'il est stipulé à l'article 2 du présent accord (28).

6° *Le Conseil d'administration.* — Le Conseil d'administration,ou *Pravlénié* en russe,sera composé de dix personnes, dont cinq seront nommées par le

(25) *Idem*, art. 9, sect. 5.

(26) *Idem*, art. 9, sect. 6 et *arrangement relatif à l'administration provisoire du Chemin de fer Chinois de l'Est du 31 mai 1924*, art. 10.

(27) *Arrangement relatif à l'administration provisoire du Chemin de fer Chinois de l'Est du 31 mai 1924*, art. II.

(28) *Traité sino-russe de Péking du 31 mai 1924*, art. 9, sect. 7.

Gouvernement de la République chinoise et cinq par le Gouvernement de l'Union des Républiques soviétiques socialistes.

Le Gouvernement de la République chinoise nommera un des administrateurs chinois comme président du Conseil d'administration; il sera également administrateur délégué ou, selon l'expression du texte anglais, *director general*.

Le Gouvernement de l'Union des Républiques soviétiques socialistes nommera un des administrateurs russes comme vice-président du Conseil d'administration ; il sera également l'adjoint de l'administrateur délégué.

Sept personnes constitueront le quorum et les décisions du Conseil d'administration devront être prises par six personnes au moins avant d'être exécutoires.

En l'absence de l'administrateur délégué ou de l'adjoint de l'administrateur délégué, leurs Gouvernements respectifs ont le droit de nommer un administrateur délégué ou un adjoint de l'administrateur délégué intérimaires. Dans ce cas l'administrateur délégué sera remplacé par un administrateur chinois et l'adjoint de l'administrateur délégué par un administrateur russe (29).

7° *Le Comité de revision.* — Le Comité de revision sera composé de cinq personnes, notamment de deux membres chinois, nommés par le Gouvernement de la République chinoise, et de trois mem-

---

(29) *Arrangement pour l'administration provisoire du Chemin de fer Chinois de l'Est du 31 mai 1924*, art. 1.

bres russes, nommés par le Gouvernement de l'Union des Républiques soviétiques socialistes.

Le président du Comité de revision sera élu parmi les membres chinois (30).

8° *La Direction du chemin de fer.* — Le chemin de fer aura un directeur ou *manager*, dont le poste sera occupé par un citoyen de l'Union des Républiques soviétiques socialistes, et deux directeurs adjoints, qui seront respectivement citoyen de la République chinoise et citoyen de l'Union des Républiques soviétiques socialistes

Ces fonctionnaires seront nommés par le Conseil d'administration, et les nominations de cette nature devront être ratifiées par les Gouvernements respectifs.

Les droits et les devoirs du directeur et des directeurs adjoints seront définis par le Conseil d'administration (31).

9° *L'administration des départements ou services.* — Les chefs et les adjoints aux chefs des différents départements ou services du chemin de fer seront nommés par le Conseil d'administration.

Si le chef d'un département ou service quelconque est un citoyen de la République chinoise, l'adjoint du chef du département devra être un citoyen de l'Union des Républiques soviétiques socialistes, et, dans le cas où le chef du département est un citoyen de l'Union des Républiques soviétiques

(30) *Idem*, art. 2.

(31) *Idem*, art. 3.

socialistes, l'adjoint du chef du département devra être un citoyen de la République chinoise (32).

10° *Le principe de représentation égale dans l'attribution des postes.* — L'attribution des postes aux divers départements du chemin de fer sera basée sur le principe de représentation égale des citoyens de la République chinoise et de l'Union des Républiques soviétiques socialistes (33).

L'application de ce principe ne signifie pas l'élimination des employés de nationalité russe dans l'unique but du renforcement dudit principe.

Il ne sera fait aucune préférence eu égard à la nationalité, et les postes seront attribués d'après les capacités et les qualités techniques, ainsi que selon l'instruction des candidats (34).

11° *L'arbitrage des Gouvernements des deux parties contractantes.* — A l'exception des devis et des budgets, toute autre affaire sur laquelle le Conseil d'administration ne pourrait s'entendre sera soumise à l'arbitrage des Gouvernements des deux parties contractantes (35).

12° *Le vote des devis et des budgets.* — Le Conseil d'administration soumettra les devis et les budgets du chemin de fer aux séances où seront réunis

---

(32) *Idem*, art. 4.

(33) *Idem*, art. 5.

(34) *Déclaration VII*, concernant le principe de représentation égale dans l'attribution des postes.

(35) *Arrangement relatif à l'administration provisoire du Chemin de fer Chinois de l'Est du 31 mai 1924*, art. 6.

les membres du Conseil d'administration et les membres du Comité de revision (36).

13° *Les bénéfices nets.* — Tous les bénéfices nets du chemin de fer seront gardés par le Conseil d'administration et ne seront pas employés jusqu'à la date du règlement définitif de la question du chemin de fer (37).

14° *La revision des statuts de la Société* — Le Conseil d'administration revisera, dans le plus bref délai possible et au plus tard dans le délai de six mois à partir de la date de la constitution du Conseil d'administration, les statuts de la Société du Chemin de fer Chinois de l'Est, approuvés le 4 décembre (16 décembre, nouveau style) 1896 par le Gouvernement impérial, en se basant sur le présent arrangement et sur l'accord établissant les principes généraux du règlement des questions en litige conclu entre la République chinoise et l'Union des Républiques soviétiques socialistes à la date du 31 mai 1924.

Ces statuts resteront en vigueur jusqu'à leur modification, tant qu'ils ne se trouveront pas en contradiction avec le présent accord établissant les principes généraux du règlement des questions en litige entre la République chinoise et l'Union des Républiques soviétiques socialistes et tant qu'ils ne porteront pas préjudice aux droits souverains de la Chine (38).

---

(36) *Idem*, art. 7.
(37) *Idem*, art. 8.
(38) *Idem*, art. 9

§ 5. — Les conséquences et la mise en vigueur du traité sino-russe de Péking du 31 mai 1924 relativement au Chemin de fer Chinois de l'Est. L'accord sino-russe de Moukden du 20 septembre 1924

Lorsque le traité sino-russe de Péking du 31 mai 1924 fut signé, la Banque Russo-Asiatique ne manqua pas de protester auprès du ministre des Affaires étrangères chinois, au nom des actionnaires et des obligataires, contre la violation de leurs droits, résultant dudit traité.

Dans quelle mesure cette protestation était-elle fondée ? Qu'y avait-il d'exact dans les arguments invoqués par la Banque Russo-Asiatique ?

Tout d'abord il n'est pas inutile de rappeler ici que la fondation par le Gouvernement tsariste de la Banque Russo-Chinoise en 1895, devenue plus tard en 1910, par sa fusion avec la Banque du Nord, Banque Russo-Asiatique, n'avait d'autre sens que la création d'un organisme particulier qui dispensât la Russie d'intervenir directement dans la construction du Chemin de fer Chinois de l'Est. Sa tâche exclusive était de financer une société fictive, la Société du Chemin de fer Chinois de l'Est, qui, conformément aux prescriptions du contrat conclu, le 27 août-8 septembre 1896, avec le Gouvernement chinois, construirait et exploiterait le chemin de fer, jouant ainsi le rôle de personne interposée, destinée à dissimuler le caractère véritable de l'entreprise, qui était en réalité une affaire d'Etat entre la Russie et la Chine.

Quant aux ressources nécessaires à la construc-

tion de la ligne, elles furent obtenues, en majeure partie, par des capitaux provenant d'un des premiers emprunts russes placés en France par le Gouvernement russe, et non par la Banque Russo-Chinoise. En ce qui concerne les déficits improtants, par lesquels se traduisit ultérieurement l'exploitation du chemin de fer et de ses dépendances, ils furent comblés au moyen de prélèvements dans le budget de l'État russe. Or, suivant le bilan de la Société du Chemin de fer Chinois de l'Est, le total de ces dépenses, supportées par l'État russe, s'élevait, au 1er janvier 1907, environ au chiffre de 800 millions de roubles-or répartis de la manière suivante (39).

a) 5 millions de roubles en capital-actions de la Société du Chemin de fer Chinois de l'Est;

---

(39) Consulter le *Rapport lu, le 27 août 1924, par M. N. Spengler à la Section des Transports de l'Institut des Recherches économiques N. K. F. de Moscou, sur l'Histoire du Chemin de fer Chinois de l'Est et sur la perspective de l'établissement d'une liaison avec les réseaux de l'U.R.S.S.*, p. 18-20. rapport cité par M. N. N. Loubimof dans sa brochure, *Les Problèmes économiques de l'Extrême-Orient* (*Le Chemin de fer Chinois de l'Est*), p. 7-8, Moscou, 1925,

D'après *The Chinese Eastern Railway*, déjà cité, p. 5, le Gouvernement russe a dû verser 350 à 425 millions de roubles-obligations. Mais, suivant le même document, à cette somme, on pourrait ajouter autant, si l'on prenait en considération toutes les dépenses faites par la Société, — au moyen d'emprunts au Gouvernement russe, — pour la protection, la police et l'hygiène le long du chemin de fer, aussi bien que pour les écoles, églises, tribunaux, institutions de bienfaisance, organisations municipales et professionnelles, etc. Voir, à ce sujet, *suprà*, p. 111-112; *idem*, p. 228; *idem*, p. 76; *idem*, p. 79-80.

b) 200 millions de roubles en capital-obligations de ladite Société, en dehors du premier versement de 15 millions de roubles-obligations prises par la Banque Russo-Chinoise;

c) 600 millions de roubles, sous forme d'emprunt au Gouvernement russe, pour la construction du chemin de fer, l'extension et l'amélioration du trafic, les versements en vue de combler les déficits, les sommes nécessaires à la garantie des obligations et des dettes envers le Gouvernement russe.

D'après ce qui précède, il est tout naturel que le Gouvernement russe ait tenu à établir une distinction très nette entre le capital-actions de la Société du chemin de fer, fixé à 5 millions de roubles, et celui de la Banque Russo-Chinoise. Le premier a été d'ailleurs versé entièrement par l'Etat russe sous la forme déguisée d'un emprunt fictif contracté par la Banque Russo-Chinoise.

Toutefois, pour les raisons que nous avons indiquées plus haut, les actions de capital furent enregistrées au nom de la Banque Russo-Chinoise, qui dut, cependant, les déposer dans les caisses de la Banque d'Etat russe (40). Dans les milieux officiels russes on dit, à ce propos, que la Banque Russo-

(40) D'après *The Chinese Eastern Railway*, déjà cité, p. 6, à l'assemblée des actionnaires de la Société du chemin de fer, assemblée tenue à Péking le 27 avril 1918 sur l'initiative du ministre de Russie, qui agissait encore en qualité de représentant de l'ancien gouvernement, il fut donné lecture d'un certificat délivré sous l'autorité du ministère russe des Finances, constatant que *toutes* les actions de la Société du Chemin de fer Chinois de l'Est avaient été déposées par la Banque Russo-Asiatique à Pétrograd dans les caisses de la Banque d'Etat russe, où elles sont restées depuis.

Chinoise aurait même remis au Gouvernement russe une déclaration écrite constituant une contre-lettre de propriété en faveur du Gouvernement russe, mais cette déclaration ne se retrouverait plus dans les archives de la Banque d'Etat.

De toute façon, il ne semble pas permis de douter que les actions de la Société du Chemin de fer Chinois de l'Est ont dû être la propriété du Gouvernement russe, dans le but évident de lui permettre l'exercice d'un contrôle plus efficace sur ce chemin de fer.

D'une part, en effet, on ne comprendrait pas bien que la Banque Russo-Chinoise ait déposé des titres lui appartenant en propre dans les coffres de la Banque d'Etat russe, puisqu'elle était, elle aussi, avant la Révolution russe d'octobre 1917, une institution très considérable, possédant 114 succursales ou agences. Elle devait garder, par ailleurs, dans ses caisses, comme tout autre établissement financier d'une telle importance, des millions de roubles de valeurs diverses constituant son portefeuille-titres. Comment alors concevoir que la Banque n'ait pas conservé les actions de la Société, qui, d'ailleurs, ne s'élèvent qu'à 5 millions de roubles ?

D'autre part, ce qui porte encore à croire que les actions ont été versées par l'Etat russe, c'est que, en supportant par centaines de millions de roubles tous les frais de la construction et, dans la suite, les déficits de l'exploitation du chemin de fer, le Gouvernement russe a bien entendu affirmer par là que le Chemin de fer Chinois de l'Est est essentiellement une affaire d'Etat russe. Au début, il fut même dans l'intention de la Russie de faire construire le chemin

de fer par le Trésor russe, mais Li Hong-tchang s'opposa nettement à ce projet et proposa la création d'une société privée comme personne interposée. En conséquence, il serait inadmissible de supposer que la Russie, précisément en ce qui concerne les actions de la Société du chemin de fer, les aurait abandonnées en fait et en principe entre les mains des particuliers. Une lettre adressée par le directeur de la Banque Russo-Asiatique à Paris au dernier ambassadeur à Paris, M. Maklakoff, ne laisse aucun doute à l'égard du dispositif imaginé par le comte Witte. Le 5-18 mars 1918, M. Maklakoff télégraphiait au prince Koudachef, ambassadeur de Russie à Péking, comme suit :

« La Banque Russo-Asiatique m'envoie la lettre suivante :

« Paris, le 18 mars 1918

« Honoré Vasili Alexandrovitch,

« Conformément au désir exprimé par le prince Koudachef dans une dépêche de Péking du 14 mars, nous nous empressons de vous confirmer par écrit notre point de vue concernant le Chemin de fer Chinois de l'Est. Nous reconnaissons de la manière la plus catégorique que, dès qu'un Gouvernement russe légal sera formé et reconnu par les Alliés, les droits appartenant à ce Gouvernement sur ledit chemin de fer entreront automatiquement en vigueur, et cela à la première demande de sa part. Cette déclaration reproduit le cinquième point d'un télégramme identique envoyé ces derniers jours à

Péking par notre ambassade de Paris, ainsi que par le ministère des Affaires étrangères français, ce qui prouve que le point de vue de la banque est entièrement approuvé par le Gouvernement français. Veuillez agréer... », etc.

Même si ces actions n'étaient pas la propriété du Gouvernement russe, et en admettant qu'elles n'aient été déposées à la Banque d'Etat que pour gager des emprunts, ou encore pour garantir à la Russie, d'une manière plus sûre, l'exercice de son contrôle (41), le fait que cet Etat constitue le principal créancier justifierait, dans certains cas, son intervention dans les affaires de la Société.

Le cas s'est d'ailleurs présenté.

La Banque Russo-Asiatique avait conclu, le 2 octobre 1920, avec la Chine un accord complémentaire relatif au Chemin de fer Chinois de l'Est, accord qui portait atteinte aux droits appartenant à la Russie suivant le contrat de 1896 et les statuts de la Société du chemin de fer. Or, le Gouvernement russe, en raison du préjudice subi, déclara cet accord nul et non avenu, et il parvint à le faire remplacer par le traité sino-russe de Péking du 31 mai 1924 (42).

---

(41) D'ailleurs, dans aucun des bilans, antérieurs à 1918, de la Banque Russo-Chinoise dite Russo-Asiatique, on ne trouve trace, à l'actif, d'un poste quelconque justificatif du dépôt régulier des actions à la Banque d'Etat russe.

(42) On pourrait soutenir qu'il y a là une application de l'action oblique, prévue par l'article 1166 du Code civil français. En vertu de ce texte, les créanciers peuvent exercer un contrôle sur les actes de leur débiteur, et réparer les conséquences de sa négligence. Or, c'était en qualité de créancière de la Société, que la Banque Russo-Asiatique avait conclu avec

Aux termes de l'article 9, section 4, dudit traité, le Gouvernement russe consent à faire face à toutes les réclamations des actionnaires, obligataires et créanciers du Chemin de fer Chinois de l'Est, antérieure à la Révolution du 9 mars 1917. Ainsi, les Soviets consentaient bien, en général, à tenir compte des intérêts de la Banque Russo-Asiatique, mais ils n'allaient pas toutefois jusqu'à admettre les réclamations particulières de ses dirigeants actuels. En outre, l'Union soviétique, en précisant la date du 9 mars 1917, paraissait vouloir rejeter toute responsabilité concernant les dettes contractées après ladite date par la Société du chemin de fer sous l'administration du général Horvath et de M. Oustrooumof.

---

la Chine l'accord de 1920. Il était naturel que, par la suite, un autre créancier plus important que la Banque, le Gouvernement russe, usât du même procédé et agit de la même façon à l'égard de la Société, afin de réparer le dommage que lui avait causé l'acte lésif de la Banque, trop faiblement accepté par la Société du chemin de fer. D'ailleurs, à l'assemblée des actionnaires, convoquée à Péking, le 6 novembre 1920, par la Banque Russo-Asiatique, celle-ci avait déclaré qu'elle n'avait pas le pouvoir de transférer au Gouvernement chinois les droits appartenant au Gouvernement russe suivant le contrat de 1896 et les statuts de la Société du Chemin de fer Chinois de l'Est et qu'elle n'était entrée dans ledit accord de 1920 que poussée par les circonstances. Ces déclarations furent approuvées par ladite assemblée.

Il ne faut pas perdre de vue en effet que le Gouvernement russe n'est pas seulement créancier, mais qu'il exerce en fait un véritable pouvoir de tutelle intéressée. Dans le paragraphe 27 des statuts de la Société, il est stipulé, d'une façon explicite, que, en considération du droit appartenant au Gouvernement russe de surveiller la construction et l'exploitation du chemin de fer, les décisions importantes concernant la Société seront soumises pour confirmation au ministre russe des Finances. Cf. à ce sujet, *suprà*, p. 59, 89, 90, 319,320.

En définitive, la prétention émise à ce propos par la Banque Russo-Asiatique semblait d'autant plus discutable que le Gouvernement russe avait nationalisé en Russie, vers la fin de 1917 et au cours de l'année 1918 (43), tous les établissements financiers, parmi lesquels se trouvait nécessairement la Banque Russo-Asiatique, fondée d'ailleurs suivant le statut russe. Par suite, tout l'actif de la Banque Russo-Asiatique a été transféré à la Banque d'Etat russe. Le Gouvernement soviétique a donc désormais toute facilité d'établir un contrôle sur la Banque Russo-Asiatique, qui, depuis la nationalisation des banques, ne forme qu'une partie de la Banque populaire de la République soviétique fédérative socialiste russe.

En ce qui concerne les succursales étrangères de la Banque Russo-Asiatique ayant échappé aux décrets de nationalisation, le Gouvernement sovié-

---

(43) « Estimant que les banques sont la clef de voûte de l'organisation capitaliste, les bolchéviks décrétèrent, le 14 décembre 1917, la nationalisation des banques, espérant ainsi d'un coup mettre fin au régime qu'ils croyaient avoir renversé. Ils s'emparèrent d'abord de la Banque d'Etat et de ses succursales, puis des banques des sociétés privées. Ensuite, ils nationalisèrent, au cours de l'année 1918, les sociétés de crédit mutuel, les banques municipales, les banques nobles, les banques étrangères, les sociétés de crédit foncier et agricole. Le 2 décembre 1918, la Banque populaire de Moscou, la Banque coopérative, fut décrétée propriété nationale.

« Ainsi, au début de 1919, toutes les banques de la Russie furent nationalisées et englobées par la Banque d'Etat pour former une banque unique avec de nombreuses succursales: la Banque populaire de la République socialiste fédérative soviétique russe. Par décret du 5 novembre 1918, elle fut unie à la Trésorerie. » Voir Lydia Bach, *Le Droit et les Institutions de la Russie soviétique*, p. 265, 266, Paris, 1923.

tique considère, juridiquement, leur existence comme illégale.

Mais, à la suite de la nationalisation des banques, décrétée par les Soviets, l'administration de la Banque Russo-Asiatique a décidé, en 1918, de transférer le siège social à Paris, où la Banque ne possédait jusqu'alors qu'une succursale (44). Elle a consi-

---

(44) D'après le *Journal* du 28 septembre 1926, une dépêche de Shangaï a annoncé que, par ordre du Conseil de direction, la Banque Russo-Asiatique allait entrer en liquidation volontaire et fermer immédiatement ses guichets. Les causes de cette mesure seraient les suivantes :

La Banque Russo-Asiatique, créée en 1910, à Pétrograd, possédait, avant la Révolution russe, environ 115 succursales ou agences, dont une centaine ont été nationalisées par les Soviets. Il en est résulté pour les succursales étrangères, installées hors du territoire russe, une situation très complexe au point de vue juridique, situation qui a créé une foule de difficultés, selon l'interprétation donnée au statut même de la Banque. En France, il a été désigné un administrateur judiciaire, M. Levieux, assisté de l'expert Doyen, avec mission spéciale de convoquer une assemblée extraordinaire des actionnaires pour décider le transfert du siège social de Pétrograd à Paris.

Depuis lors, devant les obstacles de tous ordres rencontrés par les dirigeants de la Banque pour donner un statut légal incontestable à cette dernière, le Conseil de direction de Paris, comme l'indique le télégramme de Shanghaï, a décidé la mise en liquidation volontaire de toutes les succursales d'Extrême-Orient, à Shangaï, Tientsin, Péking, Kharbine, Yokohama, etc., à compter du 27 septembre 1926.

En raison des notables intérêts qu'il a dans la Banque Russo-Asiatique, le Gouvernement chinois a décidé de se charger de la liquidation des affaires de cette Banque en Chine. Un décret, qui vient d'être publié, ordonne la liquidation de la Banque Russo-Asiatique et nomme un Chinois, le Dr Wang Chung-hui, ancien président du Conseil des ministres, et un Français, M. Georges Padoux, ministre plénipotentiaire, conseiller du Gouvernement chinois et membre de la Commission de codification des lois chinoises, principaux liquidateurs. A

déré ainsi que les mesures prises par le Gouvernement soviétique ne changeaient rien à sa propre situation.

Paris, le liquidateur est M. Benoist, assisté d'un secrétaire de la légation de Chine.

Il est à remarquer que les règlements publiés en même temps que le décret prévoient que la liquidation aura lieu en conformité des lois chinoises. Huit des succursales de la Banque, dont sept sont en Mandchourie et une dans le Turkestan chinois, sont déjà gardées militairement par les soins du Gouvernement de Péking, qui se trouve, depuis le retrait des troupes du général Fong Yu-siang, sous l'influence du maréchal Tchang Tso-lin.

On attend avec grand intérêt à Péking les vues du Gouvernement français sur l'intervention du Gouvernement chinois dans la liquidation de la Banque Russo-Asiatique. Déjà le bruit court que le ministre de France s'est rendu le 1er octobre au ministère des Affaires étrangères chinois, au sujet de la liquidation de la Banque Russo-Asiatique, et qu'il aurait déclaré que, la Banque étant sous la protection du Gouvernement français, celui-ci aurait dû être consulté avant la nomination des liquidateurs, qu'il peut ne pas reconnaître.

Il aurait été répondu au représentant de la France que la Chine n'était pas de cet avis et qu'elle estimait qu'il n'y avait pas lieu de consulter le Gouvernement français pour la liquidation d'un établissement sino-russe.

Toutefois, la presse chinoise annonce que le compte rendu publié précédemment, au sujet de la discussion que le ministre de France aurait eue au ministère des Affaires étrangères chinois à propos de la liquidation de la Banque Russo-Asiatique, est officiellement démenti.

En outre, certains avaient vu dans le dernier voyage à Moukden de M. de Martel, ministre de France à Péking, et dans les entretiens qu'il avait eus alors avec le maréchal Tchang Tso-lin, une preuve de l'intérêt que porte la France à l'établissement d'un accord définitif avec le dictateur de Moukden au sujet de la situation de la Banque Russo-Asiatique et, en même temps, de la protection des intérêts français dans la question du Chemin de fer Chinois de l'Est.

Or il est évident que les Soviets s'opposeront à un accord conclu entre des tiers, accord qui aura pour but de diminuer, au profit d'une autre puissance, le contrôle du Gouvernement russe sur le Chemin de fer Chinois de l'Est.

C'est que, en réalité, ces différentes protestations visaient moins le fait — c'est à dire le dommage causé aux intérêts des actionnaires ou des créanciers de la Banque Russo-Asiatique — que le principe. Elles étaient dirigées contre le traité. Aussi, à ce propos, *l'Humanité* a pu publier, dans son numéro du 7 juin 1924, un article rédigé dans les termes suivants : « C'est au nom de la *Banque Russo-Asiatique* que la légation française à Péking intervint, il y a deux mois, contre l'accord russo-chinois, et parvint à faire rompre les négociations entre Péking et les Soviets. C'est malgré cette banque que la Chine a accordé, il y a quelques jours, sa reconnaissance *de jure* à l'Union soviétique. Il faut donc voir en fait, dans la démarche de la *Banque Russo-Asiatique*, une nouvelle tentative du capitalisme français contre la Russie des Soviets ». En effet, il est vraisemblable que, si le Gouvernement français, intéressé à l'amortissement des emprunts que la France avait consentis au Gouvernement tsariste, s'est décidé à appuyer l'action des représentants de la Banque Russo-Asiatique, c'est que ces derniers auraient déclaré que le Chemin de fer Chinois de l'Est, créé à l'aide des emprunts français, pourrait constituer la meilleure garantie pour les créanciers français de la Russie. En outre, les puissances impérialistes, qui venaient de subir un échec et une désillusion depuis l'indépendance politique et économique — surtout économique — de la nouvelle Turquie, se rendaient fort bien compte que le traité sino-russe serait une répétition de la reprise de cette indépendance en faveur de la Russie et de la Chine et que, si elles n'usaient de toutes leurs forces, de tous les

appuis officieux ou officiels qu'elles possédaient, il leur serait impossible de prévoir où s'arrêteraient dorénavant, pour les autres pays, ces tentatives de libération économique.

On s'explique dès lors, peu après la protestation de la Banque Russo-Asiatique, la déclaration émanant du département d'Etat, suivant un télégramme de Washington à la date du 22 juin 1924 et portant, au sujet du traité sino-russe, que, conformément aux résolutions prises à la Conférence de Washington, la Chine était responsable de la protection des intérêts autres que les siens propres. Toutefois, les Etats-Unis ne songeaient à faire, pour le moment, aucune démarche relativement au Chemin de fer Chinois de l'Est visé dans le nouveau traité sino-russe. D'ailleurs ce n'était qu'en apparence que la Russie venait de réaliser un remarquable progrès. Il ne faut pas oublier, en effet, que cet important traité était conclu avec le Gouvernement de Péking, tandis que le Chemin de fer Chinois de l'Est se trouve en Mandchourie, où domine le maréchal Tchang Tso-lin, qui déjà ne reconnaissait l'autorité de Péking que dans la mesure où les ordres de celle-ci n'étaient pas en contradiction avec ses propres désirs.

Or, le maréchal Tchang Tso-lin n'était nullement disposé à remettre le Chemin de fer Chinois de l'Est aux mains des Russes à l'encontre de ses intérêts ou de ceux du Japon, pays avec lequel il était depuis longtemps en étroites relations. Il ne consentit donc pas à reconnaître le Gouvernement des Soviets. En conséquence, il devenait impossible d'apporter aucune modification au Chemin de fer Chi-

nois de l'Est et de son personnel, avant qu'un accord spécial eût été conclu entre le maréchal Tchang Tso-lin et le Gouvernement des Soviets. Le maréchal avait aussi déclaré qu'il tenait à avoir la haute main sur la Mandchourie du Nord, et qu'il insisterait pour que le Gouvernement des Soviets acceptât à leur valeur nominale les anciens billets de banque russes qu'il avait lui-même acquis au pair avant la dépréciation.

En même temps, suivant un télégramme de Péking, en date du 14 juin 1924, le Gouvernement japonais adressait au représentant soviétique à Péking plusieurs notes dans lesquelles le Japon insistait au sujet des privilèges et des intérêts japonais dans le Chemin de fer Chinois de l'Est. La teneur de ces notes n'a pas été révélée, mais on conjecture que les privilèges en question se rapportaient au trafic direct entre le Chemin de fer Chinois de l'Est et le Chemin de fer du Sud de la Mandchourie, tandis que les intérêts comporteraient notamment une créance de 10 millions de yens sur le Chemin de fer Chinois de l'Est pour matériel livré (45).

Cependant, la Russie retrouva bientôt sa chance. Dans les premiers jours du mois d'août 1924, le maréchal Tchang Tso-lin était en guerre avec le maréchal Wou Pei-fou qui régnait alors à Péking. Le Gouvernement de l'Union des Républiques soviétiques socialistes ne manqua pas, à cette occasion, d'avertir les puissances étrangères que celles-ci ne

(45) D'après *The Chinese Eastern Railway*, déjà cité, p. 17, la Société du Chemin de fer Chinois de l'Est devait, au 1er janvier 1922, à celle du Chemin de fer du Sud de la Mandchourie une somme de 2,150,000 roubles-or.

devraient pas essayer de tirer avantage des troubles en Chine et de s'en servir comme d'un prétexte pour une nouvelle agression. Des parades furent organisées à Moscou, où les syndicats de la Russie soviétique venaient de créer une société « Bas les mains devant la Chine ». Le mot d'ordre « Bas les mains devant la Chine » était universellement proclamé.

En même temps, les diplomates russes déployaient beaucoup d'activité pour décider le maréchal Tchang Tso-lin à conclure un traité particulier avec les Soviets.

En ce qui concerne le dictateur de Moukden, les motifs qui finirent par le pousser à une entente rapide avec Moscou étaient assez clairs et déterminants. Tout d'abord il pourrait avoir besoin, dans une certaine mesure, d'emprunter le Chemin de fer Chinois de l'Est pour le transport de ses troupes vers le Sud. Ensuite il craignait sur son arrière la présence des Russes, qui pourraient à tout moment lui susciter des embarras, même sans entrer en guerre avec lui. En définitive, il lui fallait sacrifier le chemin de fer ou bien courir le risque d'une défaite. Des deux maux il choisit le moindre. En conséquence, à la date du 10 août 1924, avant même l'ouverture des hostilités entre les deux maréchaux rivaux, un télégramme de Kharbine au journal *Sin-wen Pao* donnait, comme bases presque certaines de l'accord, les clauses suivantes (46) :

1° *Chemin de fer Chinois de l'Est.* — Tchang Tso-lin renonce à la demande qu'il avait faite du

(46) Voir le *Bulletin quotidien de la Société d'Etudes et d'Informations Economiques* du 30 septembre 1924, Paris.

retour sans conditions de ce chemin de fer à la Chine, et accepte le contrôle en commun par les Russes et par l'administration chinoises aux conditions suivantes :

a) Le contrôle des revenus des territoires adjacents à la ligne sera distinct de celui de l'exploitation ferroviaire.

b) Les intérêts de la France investis par l'intermédiaire de la Banque Russo-Asiatique seront respectés, bien que la France ne doive point participer à la gestion de la ligne.

c) Le président du Conseil d'administration pourra être nommé par Péking, mais tous les administrateurs et employés seront désignés par le Gouvernement des Trois Provinces de l'Est de la Mandchourie.

d) Le dollar chinois sera la seule monnaie admise.

2° *Droits de navigation.* — Il sera procédé à une démarcation exacte des droits de navigation russes et chinois sur les rivières-frontières Soungari et Hei-long Kiang.

3° *Rectification générale des frontières.* — Une rectification générale des frontières sera mise à l'étude.

Mais, le 12 août, l'ambassadeur des Soviets à Péking, M. Karakhan, était obligé d'avouer qu'il n'était pas encore parvenu à s'entendre complètement avec le maréchal Tchang Tso-lin. Il est possible que le déclanchement des hostilités, dont nous avons parlé plus haut, ait hâté la conclusion de l'ac-

cord signé, le 20 septembre 1924, entre Moscou et le gouverneur des Trois Provinces de l'Est autonomes, accord dont voici le texte intégral (47).

Le Gouvernement autonome des Trois Provinces de l'Est de la République de Chine et le Gouvernement de l'Union des Républiques soviétiques socialistes, désirant cultiver des relations amicales et résoudre les divers problèmes se rapportant à leurs droits et privilèges mutuels, ont convenu de conclure un accord et ont nommé à cette fin leurs plénipotentiaires, à savoir :

Pour le Gouvernement autonome des Trois Provinces de l'Est de la République de Chine : MM. Tcheng Tchien, Lu Jung-huan et Tchoung Shi-ming.

Pour le Gouvernement de l'Union des Républiques soviétiques socialistes : M. Kouznetzof.

Lesquels, s'étant mutuellement communiqué leurs pleins pouvoirs respectifs, reconnus en bonne et due forme, ont accepté les articles suivants :

CHEMIN DE FER CHINOIS DE L'EST

ARTICLE PREMIER. — Les Gouvernements des deux parties contractantes conviennent de régler comme il suit la question du Chemin de fer Chinois de l'Est :

1° Les Gouvernements des deux parties contractantes déclarent l'un et l'autre que, sauf pour les questions se rapportant à l'exploitation proprement

(47) *L'Europe Nouvelle*, n° 394, 5 septembre 1925, p. 1190-1192, Paris.

dite, qui est placée sous le contrôle direct du Chemin de fer Chinois de l'Est, toutes les affaires affectant les droits du Gouvernement national et des Gouvernements régionaux de la République de Chine — telles que les affaires judiciaires, les affaires relatives à l'administration civile, à l'administration militaire,, à la police, au gouvernement municipal, aux impôts et aux biens fonciers (à l'exception des terrains nécessaires au Chemin de fer Chinois de l'Est lui-même) — seront administrées par les autorités chinoises.

2° Les dispositions du présent accord, qui ont trait au Chemin de fer Chinois de l'Est, cesseront d'être en vigueur aussitôt qu'une convention sera intervenue entre les deux parties contractantes au sujet du rachat de ce chemin de fer par la Chine, ou à l'expiration du délai stipulé au paragraphe 13 de l'article 1er du présent accord, époque à laquelle la Chine rentrera en possession dudit chemin de fer.

3° A l'exception des crédits et budgets prévus au paragraphe 4 de l'article 1er du présent accord, toutes les questions sur lesquelles le Conseil d'administration n'aura pu se mettre d'accord seront déférées, pour être réglées à l'amiable et équitablement, aux Gouvernements des deux parties contractantes.

4° Le Conseil d'administration présentera les devis et budgets du chemin de fer, dans une séance plénière du Conseil d'administration et de la Commission des vérificateurs, pour être examinés et approuvés.

5° Les deux parties contractantes conviennent mutuellement que l'avenir du Chemin de fer Chinois de l'Est sera déterminé par la République de Chine

et l'Union des Républiques soviétiques socialistes, à l'exclusion de toute tierce partie.

6° Le contrat du 27 août (8 septembre 1896), relatif à la construction et à l'exploitation du Chemin de fer Chinois de l'Est, sera revisé dans un délai de quatre mois, à partir de la signature du présent accord, par une commission nommée par les deux parties contractantes conformément aux articles contenus dans le présent accord. Jusqu'à ce que ledit contrat soit revisé, les droits des deux Gouvernements provenant de ce contrat, droits qui ne sont pas en opposition avec le présent accord et qui ne portent pas atteinte à la souveraineté de la Chine, seront maintenus.

7° Le chemin de fer établira une Commission de vérificateurs qui comprendra cinq personnes, à savoir : deux vérificateurs chinois, qui seront nommés par la République de Chine, et trois vérificateurs russes, qui seront désignés par le Gouvernement de l'Union des Républiques soviétiques socialistes. Le président de la Commission de vérificateurs sera choisi parmi les vérificateurs chinois.

8° Le Gouvernement de l'Union des Républiques soviétiques socialistes accepte que la question de la dette du Chemin de fer Chinois de l'Est soit réglée par une commission qui sera nommée par les deux parties contractantes, conformément au paragraphe 4 de l'article 9 de l'accord sino-russe sur les principes généraux signé à Péking le 31 mai 1924.

9° Tous les bénéfices nets du chemin de fer resteront entre les mains du Conseil d'administration et il n'en sera pas fait usage jusqu'à ce que la question du partage de ces bénéfices entre les deux parties

contractantes ait été réglée par une commission qui sera nommée par les deux Gouvernements.

10° Le Conseil d'administration procédera le plus tôt possible à la revision des statuts de la Société du Chemin de fer Chinois de l'Est, approuvés le 4 décembre 1896 par l'ancien Gouvernement russe, en conformité avec le présent accord et en tout état de cause dans un délai de quatre mois, à partir de la date de la constitution du Conseil d'administration. En attendant qu'ils soient revisés, lesdits statuts, dans la mesure où ils ne sont pas en opposition avec le présent accord et où ils ne portent pas atteinte à la souveraineté de la République de Chine, continueront d'être en vigueur.

11° Les chefs et les chefs adjoints des divers services du chemin de fer seront nommés par le Conseil d'administration. Lorsque le chef de service est un citoyen de la République de Chine, le chef de service adjoint est un citoyen de l'Union des Républiques soviétiques socialistes, et lorsque le chef de service est un citoyen de l'Union des Républiques soviétiques socialistes, le chef de service adjoint sera un citoyen de la République de Chine.

12° Le personnel des divers services du chemin de fer sera nommé conformément au principe de la représentation sur un pied d'égalité des nationaux de la République de Chine et de ceux de l'Union des Républiques soviétiques socialistes.

N. B. — Dans l'application dudit principe de l'égalité de représentation, l'exploitation normale du chemin de fer et le cours de ses affaires ne subiront ni interruption ni atteinte, c'est-à-dire que la nomination des membres du personnel de l'une ou l'au-

tre nationalité se fera en tenant compte de leur expérience, de leurs qualités personnelles et de leurs capacités.

13° La durée de quatre-vingts ans prévue pour la concession par l'article 12 du contrat du 8 septembre 1896, relatif à la construction et à l'exploitation du Chemin de fer Chinois de l'Est, sera réduite à soixante ans; à l'expiration de ce délai, le Gouvernement de Chine entrera, à titre gratuit, en possession dudit chemin de fer et de toutes ses dépendances.

La question d'une nouvelle réduction de la période de soixante ans susmentionnée pourra être examinée à une date ultérieure, du consentement des deux parties contractantes.

L'Union des Républiques soviétiques socialistes consent, à partir du moment où sera signé le présent accord, au rachat par la Chine, avec des capitaux chinois, dudit chemin de fer, dont la valeur à ce moment là sera fixée équitablement par les deux parties contractantes.

14° Le chemin de fer sera pourvu d'un directeur général, qui sera un citoyen de l'Union des Républiques soviétiques socialistes et de deux directeurs adjoints, dont l'un sera un citoyen de la République de Chine, et l'autre un citoyen de l'Union des Républiques soviétiques socialistes. Lesdits fonctionnaires seront nommés par le Conseil d'administration et leur nomination sera confirmée par leurs Gouvernements respectifs.

Les droits et les fonctions du directeur général et des directeurs adjoints seront définis par le Conseil d'administration.

15° Le chemin de fer établira, en vue d'instituer toute discussion et de prendre toute décision utiles, un Conseil d'administration composé de dix personnes, dont cinq seront nommées par la République de Chine et cinq par le Gouvernement de l'Union des Républiques soviétiques socialistes.

La République de Chine nommera l'un des administrateurs chinois comme président du Conseil d'administration; il remplira également les fonctions d'administrateur délégué, et, de son côté, le Gouvernement de l'Union des Républiques soviétiques socialistes nommera l'un des administrateurs russes vice-président du Conseil d'administration; il remplira également les fonctions d'administrateur délégué adjoint.

Sept personnes constitueront le quorum et toutes les décisions du Conseil d'administration devront être prises avec le consentement d'au moins six membres pour pouvoir être appliquées.

L'administrateur délégué et l'administrateur délégué adjoint géreront ensemble les affaires du Conseil d'administration et signeront tous deux tous les documents de ce Conseil.

En l'absence soit de l'administrateur délégué, soit de l'administrateur délégué adjoint, leurs Gouvernements respectifs pourront nommer un autre administrateur délégué pour remplir les fonctions d'administrateur délégué ou d'administrateur délégué adjoint; dans le cas de l'administrateur délégué, ce sera un des administrateurs chinois et, dans le cas de l'administrateur délégué adjoint, ce sera un des administrateurs russes.

PROPAGANDE

ART. 2. — Les deux parties contractantes s'engagent mutuellement à ne pas tolérer sur leurs territoires respectifs l'existence ou l'activité d'aucune organisation ou d'aucun groupe dont l'objet serait d'entrer en lutte par des actes de violence contre le Gouvernement de l'autre partie contractante.

DROITS DE NAVIGATION

ART. 3. — Les deux parties contractantes conviennent de régler sur la base d'égalité et de réciprocité les questions relatives à la navigation de leurs bateaux respectifs, à quelque catégorie qu'ils appartiennent, sur les fleuves, lacs et autres eaux communes à leurs frontières respectives. Cette question sera réglementée dans tous ses détails, dans les deux mois à partir de la date de la signature du présent accord, par une commission qui sera nommée par les deux parties contractantes. Vu les importants intérêts que comporte, d'une part pour la République de Chine et de l'autre pour l'Union des Républiques soviétiques socialistes, le mouvement des voyageurs et des marchandises sur l'Amour inférieur jusqu'à son embouchure et sur le Soungari jusqu'à Kharbine, les deux parties contractantes conviennent de charger ladite commission de discuter ces questions afin de garantir leurs intérêts respectifs conformément aux principes d'égalité et de réciprocité.

CONSTITUTION DES COMMISSIONS

ART. 4. — Les diverses commissions prévues dans les articles ci-dessus commenceront à fonction-

ner un mois au plus tard après la date de la signature du présent accord; elles devront régler le plus tôt possible toutes les questions qu'elles seront appelées à traiter, et en tout cas au plus tard dans six mois, sauf les cas où il a été stipulé un délai dans les articles ci-dessus.

DÉLIMITATION DES FRONTIÈRES

ART. 5. — Les deux parties contractantes conviennent de délimiter à nouveau leurs frontières nationales par les soins d'une commission qui sera nommée par elles et de maintenir les frontières actuelles jusqu'à ce que soit terminée cette nouvelle délimitation.

TRAITÉ DE COMMERCE ET TARIF DOUANIER

ART. 6. — Les deux parties contractantes conviennent de faire préparer un traité de commerce et un tarif douanier, sur la base de l'égalité et de la réciprocité, par les soins d'une commission que nommeront les deux Gouvernements.

ENTRÉE EN VIGUEUR DE L'ACCORD

ART. 7. — Le présent accord entrera en vigueur à partir de la date de sa signature.

En foi de quoi les plénipotentiaires des deux parties contractantes ont signé le présent accord en double exemplaire, en langue chinoise, en langue russe et en langue anglaise, et y ont apposé leur sceau. En cas de désaccord sur l'interprétation, le texte anglais fera foi.

Fait en la ville de Moukden ce vingtième jour

du neuvième mois de la treizième année de la République de Chine, soit le vingt septembre mil neuf cent vingt-quatre.

Tcheng Tchien (Sceau).
Lu Yung-huan (Sceau).
Tchoung Shi-ming (Sceau).
Kouznetzof.

Ainsi, la convention signée le 20 septembre 1924 avec le maréchal Tchang Tso-lin avait rendu possible la réorganisation du Chemin de fer Chinois de l'Est.

En conséquence, un nouveau Conseil d'administration du chemin de fer fut constitué le 3 octobre 1924; il était composé de représentants de la Chine et de représentants de la Russie soviétique. Le général Pao Kuei-ching fut nommé président du Conseil d'administration. On lui avait adjoint le Dr Ho Shou-jen comme conseiller et M. Yuan Chin-kaï comme président délégué du Conseil d'administration. En outre MM. Sérébriakof et Raquitine furent nommés respectivement vice-président et second vice-président du Conseil d'administration Enfin les autres membres du Conseil étaient MM. Klishko, Danilevsky, Rosenberg, Fan Sing-yuan, Liu Chun-huan et Liu Cheng.

Le Conseil d'administration avait attribué à M. Ivanof le poste de directeur-gérant du chemin de fer.

La première séance du nouveau Conseil d'administration eut lieu le même jour, le 3 octobre.

La première décision de la nouvelle Administration fut de demander la démission du gérant du

chemin de fer, M. Oustrooumof, de son adjoint, M. Offenberg, du chef du service agricole, M. Condatti, ancien gouverneur général de la province de l'Amour, ainsi que de MM. Mikaïlof et Obolsky.

Le 5 octobre suivant, en présence d'une foule nombreuse, le pavillon tricolore du Chemin de fer Chinois de l'Est fut amené et remplacé par le pavillon des Soviets. Le *Temps* a noté, dans son numéro du 8 octobre, l'arrestation de MM. Oustrooumof et Condatti.

M. Melnikof, chef de la section d'Extrême-Orient au commissariat des Affaires étrangères, avait déclaré, pour justifier toutes ces mesures, qu'avant la Révolution de 1917 la Banque Russo-Asiatique n'était qu'une institution interposée, derrière laquelle le Gouvernement tsariste était, en réalité, le propriétaire effectif du réseau.

« Cela est confirmé, dit-il, par les documents qui sont en la possession du commissariat des Affaires étrangères. Le traité conclu par les Gouvernements du Tsar et de la Chine est un exemple éclatant de la politique impérialiste suivie en Extrême-Orient par le Gouvernement tsariste, qui traitait la Mandchourie en pays conquis et y entretenait des troupes d'occupation.

« Après la Révolution russe, la Banque Russo-Asiatique, arguant de ce qu'elle avait signé le traité, se déclara propriétaire du réseau.

« Le traité signé par M. Karakhan avec la Chine rendit le réseau à la Russie; mais, étant donné la situation particulière de la Chine, le réseau ne fut pas transmis au nouveau Conseil d'administration composés de cinq représentants de la Chine et de cinq représentants russes.

« Plus tard, les pourparlers directs entre M. Karakhan et Tchang Tso lin permirent de mettre en application le traité du 31 mai dans le territoire des Trois Provinces de l'Est de la Mandchourie. »

Dès lors, la Russie a reconquis, à son grand avantage économique et militaire, son vaste contrôle du grand réseau de chemin de fer qui joint son territoire intérieur avec le port de Vladivostok et elle s'est réservé aussi la possibilité de l'unir à un port encore plus loin dans le Sud. En conséquence, l'ambassadeur russe, M. Karakhan pouvait déclarer, le 5 octobre, que « la restitution à l'Union soviétique du titre du Chemin de fer Chinois de l'Est ouvre de grandes perspectives pour la collaboration économique et politique avec la Chine. A présent l'Union soviétique obtient un point d'appui solide en Extrême-Orient par l'ocucpation d'une des plus importantes positions dont ses ennemis s'efforçaient de la priver. »

La continuité d'action de la Russie à l'égard de la question du Chemin de fer Chinois de l'Est montre, en fin de compte, de la manière la plus claire, que sa politique n'est que l'expression naturelle de l'impulsion puissante de la masse russe vers l'accès libre de l'océan Pacifique.

CONCLUSION

Depuis qu'il existe, le Chemin de fer Chinois de l'Est a été l'objet de nombreuses compétitions. Les réactionnaires et les communistes ont régné ici à tour de rôle. Les Alliés et surtout les Japonais ont exercé aussi une influence importante lors de l'intervention contre les bolchéviks.

La Chine et la Russie sont à présent toutes les deux propriétaires du chemin de fer. Toutefois ce sont les Chinois surtout qui ont regagné le plus d'influence dans cette zone. Leurs soldats surveillent le chemin de fer et même accompagnent les trains pour les protéger contre les attaques éventuelles des brigands. Kharbine, qui, autrefois, était une ville russe avec une police russe, se trouve à présent sous la protection de la police chinoise. Les Russes ont volontairement renoncé à leurs droits d'extraterritorialité. Que cette nouvelle politique des Soviets, politique d'abolition de tous les traités jusque là existants entre la Russie et la Chine, traités qui étaient pour ce dernier pays des sources constantes d'humiliation et d'iniquité, qu'une telle politique ne soit sous aucun rapport préjudiciable aux intérêts économiques de la Russie, cela est prouvé par les résultats qu'a donnés la nouvelle Administration du

Chemin de fer Chinois de l'Est. L'administration en commun du chemin de fer produit d'excellents résultats, et elle a rendu possible la protection des intérêts aussi bien de la Chine que de la Russie des Soviets.

Mais la pénétration des Japonais dans la direction du Nord-Ouest constitue une menace directe pour le Chemin de fer Chinois de l'Est. Déjà l'ouverture du Chemin de fer du Sud de la Mandchourie avait relégué Vladivostok à l'arrière-plan. Les Japonais s'efforçaient alors de détourner le plus de trafic possible au profit de la Ligne Sud-Mandchourienne et du port de Daïren, où attendaient des bateaux japonais pour transporter les chargements vers toutes les parties du monde. La Russie, de son côté, tâchait de conserver ce trafic sur le Chemin de fer Chinois de l'Est et de le diriger vers Vladivostok, où stationnaient les bateaux russes.

Au temps de l'administration tsariste, le Chemin de fer Chinois de l'Est transportait relativement peu de chargements. Ce trafic, jusqu'après 1916, n'a jamais atteint plus de 6 % du chiffre total qui revenait au Chemin de fer du Sud de la Mandchourie.

Mais, en 1917, ce pourcentage montait à 18 % et il augmentait constamment jusqu'en 1923, date à laquelle il atteignait 41 % du trafic total de la ligne japonaise.

Lorsque le Gouvernement des Soviets recouvra le contrôle du Chemin de fer Chinois de l'Est, conformément aux traités avec Péking et Moukden, il s'appliqua vigoureusement à disputer ce trafic aux Japonais. La première mesure prise fut d'épurer

l'Administration de tous les éléments hostiles au régime soviétique. Cette mesure devait assurer aux Soviets le contrôle absolu du chemin de fer, contrôle qui sera protégé en toute circonstance critique par de grandes concentrations de troupes à Manchouli et à Pogranitchnaya, ou Suifenho en chinois, c'est-à-dire aux deux extrémités de la ligne.

Le contrôle absolu des Russes sur le Chemin de fer Chinois de l'Est fait de Vladivostok un danger sérieux pour la position du Japon en Mandchourie. Aussi, la politique du Japon a-t-elle toujours été dirigée de manière à disposer de ses propres lignes de telle façon que le Chemin de fer Chinois de l'Est devienne pour les Russes, économiquement et militairement, aussi inutile que possible.

A cet effet, depuis longtemps le Japon a organisé un vaste réseau de chemins de fer en Mandchourie. Jusqu'en 1912, le Chemin de fer Chinois de l'Est était la seule entreprise ferroviaire réalisée dans la Mandchourie du Nord. Dans la suite, en 1912, fut construite une ligne allant de Kirine à Changchoun. Cette ligne a le même écartement de voie que le Chemin de fer du Sud de la Mandchourie. qui la soutient d'ailleurs de son matériel roulant et de ses locomotives au cas où il y aurait beaucoup de chargements à faire. C'est surtout pendant la période de 1917 à 1920, période très mauvaise pour le Chemin de fer Chinois de l'Est, que le Chemin de fer de Kirine à Changchoun a réalisé d'excellentes affaires.

En décembre 1923 fut terminée la construction du Chemin de fer de Chengchiatun à Taonan, qui forme une continuation de l'embranchement de

Ssupingkaï à Chengchiatun, construit en 1919. Or, si l'on prend en considération la tendance générale des exportations de céréales de la Mandchourie du Nord, lesquelles se dirigent vers le Sud, lesdits chemins de fer présentent une menace sérieuse pour la région de la ligne ouest du Chemin de fer Chinois de l'Est, notamment pour sa partie sud, car les marchandises transportées sur la ligne de Taonan par Ssupingkaï à Dairen n'ont à parcourir que 716 milles contre 762 milles par Tsitsikar et Kharbine à Daïren. Toutes ces lignes sont, nominalement seulement, des chemins de fer du Gouvernement chinois, mais les Japonais y ont investi beaucoup de capitaux et ils exercent, par conséquent, un vaste contrôle sur l'administration de ces voies ferrées.

Mais le plus grand danger viendra, surtout en temps de guerre, de la construction des deux autres lignes d'alimentation du Chemin de fer du Sud de la Mandchourie, dont l'une va de Kirine par Omu à Ninguta sur le Mutankiang, et l'autre de Taonan à Tsitsikar. Comme les lignes citées plus haut, ces nouveaux chemins de fer se trouvent aussi sous le contrôle effectif des capitalistes japonais. En pénétrant jusqu'à Tsitsikar, le Japon entre ainsi au cœur même de la zone d'influence russe.

Au point de vue stratégique, l'importance de ces chemins de fer n'est pas moindre. En cas de conflit, Kharbine aurait à se défendre simultanément contre les attaques de l'Est, de l'Ouest et du Sud. Une telle invasion serait certainement funeste à la puissance russe en Extrême-Orient. Tandis que les communications japonaises seraient protégées derrière le front militaire japonais, l'unique voie de

communication russe de l'Est à l'Ouest serait exposée au feu de l'ennemi sur presque tous les points. Une fois Vladivostok et Kharbine capturés, la Mandchourie et la Sibérie orientale ne tarderaient pas à tomber entre les mains des Japonais, qui auraient alors réalisé leur rêve par la possession d'un empire sur le continent asiatique. Il ne serait donc pas étonnant de voir un jour la Russie chercher un point d'appui en Chine pour mettre éventuellement obstacle à la réalisation de ce programme d'expansion du Japon. D'ailleurs, en accordant à la Chine le droit de participer largement à l'administration du Chemin de fer Chinois de l'Est, la Russie entend s'assurer par là une alliée contre les avances japonaises dans la Mandchourie du Nord.

Cependant, pour le moment, la Russie, aussi bien que le Japon, ont intérêt à arriver à un *modus vivendi* en Extrême-Orient.

Tout d'abord la Russie a besoin, pour sa situation en Extrême-Orient, de la reconnaissance, par les Japonais, de sa forme de gouvernement.

En ce qui concerne le Japon lui-même, il se sent menacé à la fois par l'Angleterre et les Etats-Unis d'Amérique. L'Australie et les Etats-Unis ont été toujours hostiles à l'entrée des Japonais sur leurs territoires. Or, le bill de l'immigration voté par le Parlement américain et signé, le 26 mai 1924, par le Président Coolidge, contient une clause spécialement dirigée contre les sujets japonais qui veulent se fixer aux Etats-Unis, surtout en Californie. D'autre part, les grandes manœuvres de la marine américaine dans le Pacifique et la base navale britannique de Singapour sont considérées au Japon

comme de pures provocations et pour cause M. Hughes, le premier ministre australien, aurait même déclaré, d'après le *Temps* du 24 octobre 1924, que « cette base est essentielle à la sécurité de l'Australie et à la sauvegarde des intérêts britanniques dans le Pacifique ».

Ainsi, le Japon, d'abord peu disposé à une entente et porté à se montrer très exigeant vis-à-vis des hommes de Moscou, puis, devant les nécessités économiques et politiques, se sentant haï, isolé et concurrencé de toute part, voyant l'équilibre des forces du Pacifique détruit à son détriment, a dû se rapprocher de l'Union des Républiques soviétiques socialistes en signant avec elle à Péking, le 20 janvier 1925, un traité qui a été ratifié par l'U.R.S.S. le 20 février de la même année et par le Japon le 25 février suivant (49).

---

(49) L'*Asie Française*, mai 1925, p. 178-179, Paris.

Le texte intégral a été publié par *l'Europe Nouvelle* dans ses numéros 371 et 394 des 20 mars et 5 septembre 1925.

Les *Isvestia* du 24 janvier ont, au lendemain de la signature du traité, résumé les différents documents dans les termes suivants :

A l'entrée en vigueur du présent accord, des relations diplomatiques et consulaires normales seront établies entre les deux pays.

Les accords, les conventions et les traités (excepté le traité de Portsmouth) qui ont été conclus entre le Japon et la Russie avant le 7 novembre 1917 seront soumis à revision par une conférence qui aura lieu prochainement.

A l'entrée en vigueur du présent accord, la convention de 1907 concernant la pêche du poisson sera réexaminée conformément aux nouvelles conditions, jusqu'à la conclusion d'une nouvelle convention à ce sujet; resteront en vigueur les mesures pratiques appliquées par le Gouvernement des Soviets

Le traité russo-japonais du 20 janvier 1925 se compose de plusieurs documents, dont le plus important est la convention relative aux principes fondamentaux des rapports entre l'U. R. S. S. et le

---

depuis l'année 1924, concernant le bail accordé aux citoyens japonais dans les régions de pêche.

Le traité prévoit de même la conclusion d'un accord relatif au commerce et à la navigation maritime. Avant qu'un semblable accord soit conclu, les relations entre les deux pays seront réglées par les clauses suivantes :

1° Les citoyens de chacun des pays contractants, conformément aux lois du pays, jouissent : *a*) d'une entière liberté pour entrer, voyager et s'établir sur le territoire de l'autre pays; et *b*) d'une protection continuelle et entière pour la sauvegarde de leur vie et de leurs biens;

2° Chacune des parties contractantes accorde sur ses territoires, aux citoyens de l'autre partie, le droit de propriété privée et la liberté de s'occuper du commerce, de la navigation, de l'industrie et d'autres travaux pacifiques, conformément aux lois en vigueur dans le pays;

3° Sans porter préjudice au droit de chaque partie de régler son commerce extérieur conformément à ses propres lois, il est établi que les parteis s'interdisent l'adoption de mesures défavorables à l'autre partie, telles que l'interdiction, la limitation ou la protection, capables d'arrêter le développement des relations économiques ou autres entre les deux pays. Les parties ont l'intention de s'accorder mutuellement, autant que possible, les droits de la nation la plus favorisée, relativement au commerce, à la navigation et à l'industrie.

En ce qui concerne la question de la propagande, le traité constate le désir réciproque de l'U.R.S.S. et du Japon de vivre en paix et en amitié, de diriger leurs affaires intérieures suivant leurs propres lois, de veiller à ce que tous les fonctionnaires publics et les organisations subsidiées par les parties contractantes s'abstiennent de tout acte pouvant créer un danger pour la tranquillité d'une partie quelconque du territoire de l'U. R. S. S. ou du Japon.

Il est entendu qu'aucune des parties contractantes n'autorisera le séjour, sur son territoire, d'organisations ou groupements restant sous son contrôle et prétendant au titre de gouvernement d'une partie quelconque du territoire de l'autre partie.

Japon, en 7 articles. Deux protocoles complètent cette convention et déterminent : l'un, entre autres questions, la date de l'évacuation du Nord de Sakhaline par les Japonais (protocole A), l'autre (proto-

---

Un article spécial du traité prévoit, dans le but de développer les relations économiques entre les deux pays, l'octroi, par le gouvernement de l'U. R. S. S., de concessions au Japon pour l'exploitation des richesses naturelles de l'U.R.S.S.

La ratification du présent accord par les gouvernements des deux pays doit avoir lieu dans le délai le plus bref.

L'échange des ratifications se fera à Péking.

Comme complément à l'article prévoyant l'octroi de concessions aux citoyens japonais, un procès-verbal spécial est annexé au traité, suivant lequel le gouvernement de l'U.R.S.S. consent à accorder au Japon la concession de l'exploitation de 50 % des régions des gisements de pétrole, situés au nord de Sakhaline, déjà exploités par le Japon. Chaque gisement sera divisé en carrés, formant un échiquier; un total de carrés représentant 50 % du terrain déjà exploité par les Japonais sera concédé aux Japonais, à condition que les carrés ne soient pas adjacents entre eux, mais qu'ils comprennent tous les puits déjà exploités par les Japonais. En ce qui concerne le reste des carrés, si ces derniers ne sont pas exploités par l'U.R.S.S., au cas où le gouvernement des Soviets désirerait les concéder aux étrangers, les Japonais garderaient les mêmes droits que les autres concurrents étrangers.

L'U.R.S.S. autorise les sociétés japonaises régies par le gouvernement du Japon à effectuer, pendant cinq à dix années, des recherches de gisements naphtifères sur la rive orientale du nord de Sakhaline, dans une région de 1.000 verstes carrées; au cas où des gisements y seraient découverts, 50 % de leur territoire seraient concédés au Japon.

L'U.R.S.S. accorde au Japon la concession de mines de charbon sur la rive orientale du nord de Sakhaline sur un territoire qui sera déterminé par le futur contrat concessionnaire. Le Japon paiera annuellement au gouvernement soviétique 5 à 8 % du rendement global des mines de charbon et 5 à 15 % de celui des gisements de pétrole; en outre, au cas de la découverte d'une fontaine jaillissante, les paiements pourraient être portés jusqu'à 45 % du rendement total.

L'accord donne, de plus, l'autorisation aux Japonais de couper du bois et de faire toutes espèces d'installations tech-

cole B) les concessions reconnues à Sakhaline aux Japonais par l'U. R. S. S. Viennent ensuite une lettre annexe de M. Karakhan, ambassadeur de Russie en Chine, relative aux travailleurs nippons employés dans l'île de Sakhaline et une note annexe

---

niques, afin de faciliter les communications et les transports du matériel et des produits.

Il est établi que, vu des conditions géographiques défavorables pour l'exploitation, l'exportation et l'importation de tous objets, du matériel et des produits nécessaires aux entreprises concessionnaires, celles-ci seront exemptes des frais de douane et droits d'entrée.

Le contrat détaillé relatif aux concessions sera conclu dans un délai maximum de six mois après la signature du traité nippo-soviétique et pas plus tard que cinq mois après l'évacuation définitive du nord de Sakhaline par les Japonais.

Une clause spéciale stipule l'ordre et les délais d'évacuation du nord de l'île de Sakhaline et sa remise au pouvoir des Soviets.

Le deuxième supplément au traité, et le plus important, comprend les clauses suivantes :

Chacun des gouvernements met à la disposition de l'autre les propriétés mobilières et immobilières appartenant aux ambassades et aux consulats de l'autre partie et se trouvant actuellement sur son territoire.

La question des emprunts accordés par l'Etat ou les citoyens japonais à l'Etat russe et celle des bons du Trésor émis par les gouvernements russes précédents (les gouvernements tsariste et provisoire) sera examinée au cours de futures négociations entre les gouvernements de l'U.R.S.S. et du Japon. Lors de la solution de ces questions, le gouvernement et les citoyens japonais jouiront de conditions aussi favorables que celles accordées à tous autres pays dans les circonstances analogues. De même, l'examen de toutes les questions relatives aux réclamations de l'un des deux gouvernements envers l'autre ou des citoyens de l'un des pays envers le gouvernement de l'autre, fera l'objet de pourparlers ultérieurs.

En ce qui concerne la question des événements de Nicolaïevsk, M. Karakhan, au nom du gouvernement de l'U.R.S.S., a exprimé ses regrets au sujet des incidents qui ont eu lieu à Nicolaïevsk-sur-Amour, en 1920.

réglant, par l'expression des « regrets sincères » de l'ambassadeur russe, l'incident de Nikolaïevsk de 1920.

Aussitôt ratifié, le traité est entré en vigueur. M. Kouznetzof, premier secrétaire de l'ambassade soviétique à Péking, s'est immédiatement rendu au Japon pour y établir la liaison, et l'évacuation de la partie nord de Sakhaline par les Japonais s'est opérée très rapidement. Un mois auparavant, dès le début de la seconde moitié d'avril, les autorités soviétiques étaient partout installées dans le Nord de Sakhaline, comme aussi les lois soviétiques mises partout en vigueur.

Vers la même époque, le 23 avril, M. Kopp, le nouvel ambassadeur des Soviets au Japon, arriva à Tokio.

La signature du traité russo-japonais a poussé le Gouvernement chinois à protester auprès des deux parties contractantes contre la reconnaissance du traité de Portsmouth énoncée dans l'acte du 20 janvier 1925. L'ambassadeur de Russie a répondu que le Gouvernement chinois n'avait pas à se formaliser de cette clause; c'est seulement — a expliqué M. Karakhan — en tant qu'il ne lèse en rien les intérêts de la Chine que ledit traité a été reconnu par l'U. R. S. S.

Quoi qu'il en soit, du fait que, par le traité du 20 janvier 1925, le Japon a reconnu *de jure* le Gouvernement des Soviets, cette reconnaissance a porté à l'équilibre du Pacifique un trouble grave.

La question du Pacifique est extrêmement complexe. Elle intéresse les puissances impérialistes colonisatrices, les Etats-Unis, le Japon, la Grande-Bretagne, et, à un degré moindre, la France et la

Hollande; elle intéresse la puissance naissante des centaines de millions de peuples des pays coloniaux et, enfin, la puissance prolétarienne représentée par l'Union des Républiques soviétiques socialistes.

C'est une question de lutte pour la conquête de la prédominance économique, politique et coloniale entre les puissances impérialistes, lutte dont les enjeux seront le pétrole, les points stratégiques pour la domination des voies commerciales et la défense des colonies, les points d'appui militaires afin de s'assurer les chances de succès; bref, c'est une source intarissable de rivalités et de conflits entre des intérêts irréconciliables.

Mais, depuis la reconnaissance de la Russie soviétique par le Japon, comme grande puissance appelée à jouer un rôle important dans les affaires d'Extrême-Orient, la question du Pacifique s'est considérablement étendue et compliquée. Les côtes et les îles du Pacifique sont devenues le terrain le plus brûlant de la guerre idéologique entre les puissances impérialistes et l'U. R. S. S., qui se déclare « l'ennemie acharnée de tous les impérialismes en même temps que l'amie et la libératrice de tous les opprimés ».

Ainsi, le Pacifique et les continents qu'il baigne sont comme un mortier immense où s'affronteront dorénavant les forces économiques et militaires des différents impérialismes, « les facteurs idéologiques et matériels de l'impérialisme oppresseur contre ceux du communisme libérateur et des masses coloniales », le mélange et la domination des races, les civilisations et les cultures les plus opposées. Et la moindre pression suffira à déclencher inévitablement la conflagration fatale.

BIBLIOGRAPHIE

I. — LIVRES ET RECUEILS DE TRAITÉS

ALBIN, P. — *Les Grands Traités Politiques*, Paris, 1923

ARCHIMBAUD, L. — *La Conférence de Washington*, Paris, 1923.

BOULGER, D. C. — *The life of sir Halliday Macartney*, London, 1908.

Carnegie Endowment for International Peace. Division of International Law pamphlets, *Outer Mongolia. Treaties and agreements*, Washington, 1921.

CHALLAYE, F. — *La Chine et le Japon politiques*, Paris 1921.

Chemin de fer de l'Est Chinois (Le), Pékin, 1923.

Chinese Eastern Railway (The), reprinted from *The China Year Book*, Tientsin, 1923.

China Year Book (The), 1921-22, 1924, 1925. Tientsin.

CORDIER, H. — *Russie et Chine*. « Journal des Débats », 10 et 28 juin, Paris 1880.

— *Histoire des Relations de la Chine avec les Puissances Occidentales*, 3 vol., Paris, 1901-02.

— *Les Conquêtes de l'Empereur de la Chine*. Mémoires concernant l'Asie Orientale. Paris, 1913.

— *Histoire Générale de la Chine et de ses Relations avec les Pays Etrangers*, 4 vol., Paris, 1920.

DEMANCHE, G. — *L'expansion russe en Asie Orientale*, Revue française de l'étranger et des colonies et exploration, mai 1901. Paris.

DRIAULT, E. — *La Question d'Extrême-Orient*, Paris, 1908.

Europe Nouvelle (L'). — N° 10, 11 mars 1922; — n° 336, 26 juillet 1924; — n° 371, 28 mars 1925; — n° 394, 5 septembre 1925, Paris.

Gérard, A.— *L'Ambassade extraordinaire du vice-roi Li Hong-tchang en Europe.* « Le Correspondant », 10 juin 1917, Paris.

— *Ma Mission en Chine*, Paris, 1918.

Griffis, W. E. — *The Japanese Nation in Evolution*, New-York, 1907.

Hoo Chi-Tsai. — *Les Bases conventionnelles des relations modernes entre la Chine et la Russie*, Paris, 1918.

Hovelaque, E. — Les Peuples d'Extrême-Orient :

I. — *La Chine*, Paris, 1920.

II. — *Le Japon*, Paris, 1921.

Kawakami, K. K. — *Japan in World Politics*, New-York, 1917.

— *The Real Japanese Question*, New-York, 1921.

— *Japan's Pacific Policy, especially in relation to China*, New-York, 1922.

— *Le Problème du Pacifique et la Politique Japonaise*, Paris, 1924.

Korff, S. A. (baron). — *Russia's Foreign Relations during the last Half Century*, New-York, 1922.

Lapradelle, A. (de). — *La Question chinoise.* Revue générale de droit international public, 1901-1903. Paris.

Lawton, L. — *Empire of the Far-East*, 2 vol., London, 1912.

Li Hung Chang. — *Memoirs of the Vice-roy*, London, 1913.

Livre Jaune Français sur la Conférence de Washington, n° 134, Paris.

Loubimof, N. N. — *Les Problèmes économiques de l'Extrême-Orient (Le Chemin de fer Chinois de l'Est)*, Moscou, 1925.

Mac Govern, W. M. — *Modern Japan*, London, 1920.

Mac Laren, W. W. — *A political History of Japan during the Meyi Era* 1867-1912, London, 1916.

Martens, F. (de). — *Le Conflit entre la Russie et la Chine.* Revue de droit international, 1880, Bruxelles.

Maspero, G. — *La Chine*, Paris, 1918.

Millard Th. F. — *Our Eastern Question*, New-York, 1916.

Muller, G. F. and Pallas, P. S. — *Conquest of Siberia and the history of transactions, wars, commerce, etc., between Russia and China*, London, 1842.

North Manchuria and the Chinese Eastern Railway, Harbin, 1924.

Norton, H. K. — *The Far Eastern Republic of Siberia*, London, 1923.

Oey Tjiang-Sin. — *Kiao-Tchéou en de Chineesche Beschaving.* De Nieuwe Amsterdammer, 31 mai, 14 et 21 juin, 5 et 12 juillet 1919. Amsterdam. (La Question chinoise à la Conférence de la Paix).

Overlach, T. W. — *Foreign Financial Control in China*, New-York, 1919.
Pasvolsky, L. — *Russia in the Far East*, New-York, 1922.
Pinon, R. — *La lutte pour le Pacifique. Origine et résultats de la guerre russo-japonaise*, Paris, 1906.
Porter, R. P. — *Japan, the Rise of a Modern Power*, Oxford, 1918.
Ribaud, M. — *Notes sur le Japon. Le Japon pendant la guerre européenne* 1914-1918, Paris, 1919.
Robinson, G. T. — *Asia's American Problem*, New-York, 1921.
Roosevelt, N. — *Les Etats-Unis et la Conférence de Washington*. « La Revue de France », 1er décembre 1921, Paris.
Rouff, M. — *La Chine et la Conférence de Washington*. « Mercure de France », 1er janvier 1922, Paris.
Russel, B. — *The Problem of China*, London, 1922.
Sakuma, S. — *The Duty of Japan towards Asia in her self-interest*, Tokio, 1916.
Serebrennicov, A. — *La guerre russo-japonaise et ses causes*, Nice, 1905.
Skrine, F. H. — *Expansion of Russia*, 1815-1900. Cambridge, 1915.
Special Delegation of the Far Eastern Republic to the United States of America, Washington, 1922.
Spengler, N. — *Histoire du Chemin de fer Chinois de l'Est. Perspectives de l'établissement d'une liaison de cette ligne avec les réseaux de l'U.R.S.S.* Rapport lu, le 27 août 1924, à la Section des Transports de l'Institut des Recherches économiques N. K. F. de Moscou, 1924.
Sun Yat Sen — *The International Development of China*, Shanghaï, 1920.
Taft, H. W. — *Japan and the Far East Conference*, New-York, 1921.
Tchen Hoshien. — *Les Relations Diplomatiques entre la Chine et le Japon*, Paris, 1921.
Whigham, H. J. — *Manchuria and Korea*, London, 1904.
Willoughby. W. W. — *Foreign Rights and Interests in China*, Baltimore, 1920.
Witte (comte). — *Mémoires* (1849-1915), traduction française de F. Rousseau, Paris, 1921.
Wood, G. Z. — *China, the United States and the Anglo-Japanese Alliance*, New-York et Chicago, 1921.

II. — PUBLICATIONS

Peking Daily News, Peking.
La Politique de Pékin, Pékin.
The Far Eastern Review, Shanghaï.
Foreign Affairs, New-York.
The Asiatic Review, London.
The Outlook, London.
The Times, London.
China Archiv., Berlin.
De Nieuwe Amsterdammer, Amsterdam.
La Revue Politique et Parlementaire, Paris.
Les Documents Politiques, Paris.
Revue Economique Internationale, Paris.
Revue du Pacifique, Paris.
L'Asie Française, Paris.
L'Europe Nouvelle, Paris.
Le Bulletin Quotidien de la Société d'Etudes et d'Informations Economiques, Paris.
Le Temps, Paris.
L'Humanité, Paris.
L'Ere Nouvelle, Paris.
Le Journal, Paris.
Le Journal des Débats, Paris.
L'Information, Paris.

Vu : *Pour le Doyen*,
L'Assesseur,
H. Truchy.

Vu : *Le Président*,
A. de Lapradelle.

Vu et permis d'imprimer,
Le Recteur de l'Académie de Paris :
Paul Lapie.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION

PAGES

Transcriptions, mesures et monnaies 11

PREMIERE PARTIE

ORIGINES

Introduction 15

CHAPITRE PREMIER

L'EXPANSION DE LA RUSSIE

§ 1. La conquête de la Sibérie 17
§ 2. La pénétration du côté de l'Amour 18
§ 3. La lutte pour l'Asie centrale 25
1. *La Chine en Asie centrale* 25
2. *La Russie en Asie centrale* 28
3. *L'affaire de Kouldja* 30

CHAPITRE II

L'EXPANSION DU JAPON

§ 1. L'expédition de Formose 30
§ 2. La Chine et le Japon en Corée 38
1. *La question de l'indépendance de la Corée* 38
2. *Le condominium sino-japonais* 41

PAGES

§ 3. La guerre sino-japonaise de 1894-1895 43

§ 4. Le traité de paix de Shimonoseki du 17 avril 1895 et la convention de Péking du 8 novembre 1895 pour la rétrocession du Leao-tong à la Chine 47

1. *Le contenu essentiel du traité de paix de Shimonoseki de 1895* 47

2. *La rétrocession du Leao-tong* 50

§. 5 Le traité de commerce et de navigation entre la Chine et le Japon, signé à Péking le 21 juillet 1896 52

CHAPITRE III

LA RUSSIE ET LE JAPON FACE A FACE

§ 1. L'intervention russe en Corée 59

§ 2. La convention russo-japonaise de Séoul du 14 mai 1896 61

§ 3. La politique d'expansion du comte Witte en Extrême-Orient. Le traité secret d'alliance sino-russe, signé à Moscou le 22 mai 1896 63

§ 4. Le contrat pour la construction et l'exploitation du Chemin de fer Chinois de l'Est, signé à Berlin entre le Gouvernement chinois et la Banque Russo-chinoise, le 8 septembre 1896 70

DEUXIEME PARTIE

ORGANISATION

INTRODUCTION 79

CHAPITRE PREMIER

LA CONSTITUTION DE LA SOCIETE

§ 1. Généralités 81

§ 2 Le capital de la Société 85

1. *Le capital-actions* 85

2. *Le capital-obligations* 86

PAGES

§ 3. Le capital de réserve 88
§ 4. Le revenu net 89
§ 5. Les avances de l'Etat russe 90
§ 6. La distribution des bénéfices nets 91
§ 7. Le Conseil d'administration 91
1. *Composition* 92
2. *Attributions* 93
§ 8. L'administration locale des travaux de construction 94
§ 9. L'administration locale de l'exploitation du chemin de fer 95
§ 10. Les assemblées générales d'actionnaires 95
1. *Les sujets soumis à la connaissance des assemblées générales* 96
2. *La convocation et les conditions de légalité* 97
3. *La participation des actionnaires aux délibérations* 97
§ 11. Le Comité de revision 98
1. *Composition* 99
2. *Attributions* 99
3. *Relations entre le Comité de revision et le Conseil d'administration* 99
§ 12. Les questions devant être soumises pour confirmation au ministre russe des Finances 101

CHAPITRE II

LES DROITS DE LA SOCIETE

§ 1. Les privilèges de douane 103
1. *Les privilèges accordés par le Gouvernement chinois* 103
2. *Les privilèges accordés par le Gouvernement russe* 104
§ 2. Les concessions 105
1. *L'expropriation des terrains* 105
2. *Les concessions forestières* 106
3. *Les concessions de mines de charbon* 106
4. *La liberté de navigation* 107
§ 3. La fixation des tarifs 107
§ 4. L'administration civile 108
§ 5. L'administration de la justice 109

PAGES

§ 6. La garde du chemin de fer 111
§ 7. L'autonomie 113

CHAPITRE III

LES OBLIGATIONS DE LA SOCIETE

§ 1. Les obligations envers le Gouvernement russe.... 117
§ 2. Les obligations envers le Gouvernement chinois.... 120

CHAPITRE IV

LES DEBUTS DE LA SOCIETE

§ 1. La nomination du premier Conseil d'administration et de l'ingénieur en chef chargé de la construction 123
§ 2. La construction de la ligne 124

TROISIEME PARTIE

FONCTIONNEMENT

INTRODUCTION 129

CHAPITRE PREMIER

LES FACTEURS TECHNIQUES

§ 1. Les terrains 131
§ 2. Les voies et les constructions 133
§ 3. Le matériel roulant et son utilisation..... 137
§ 4. Les ateliers 142
§ 5. Le télégraphe et le téléphone 144
§ 6. L'usage des matériaux 147
§ 7. Le personnel 150
§ 8. L'enseignement 151
§ 9. L'hygiène 153

CHAPITRE II

LES FACTEURS ECONOMIQUES

§ 1. L'agriculture 153

PAGES

§ 2. L'élevage 165
1. *Moutons* 165
2. *Chevaux, ânes et mulets* 170
3. *Bœufs* 172
4. *Porcs* 181
5. *Volaille* 183
6. *Poissons* 186

§ 3. La sylviculture 189

§ 4. Les mines 194
1. *Mines de charbon* 194
2. *Autres mines* 197

§ 5. L'industrie 198
1. *Industrie de la farine* 199
2. *Industrie de l'huile de haricots* 203
3. *Industrie de l'alcool* 207
4. *Industrie du sucre de betterave* 209
5. *Manufacture de tabac* 211

§ 6. La monnaie et les crédit 212

§ 7. Les voies de communication 220
1. *Transport par charrettes* 220
2. *Transport par bateaux* 223

§ 8. Le commerce 227
1. *Commerce intérieur* 227
2. *Commerce extérieur* 230
3. *Chiffres d'affaires du chemin de fer* 235
4. *Revision des tarifs* 250
5. *Agences du chemin de fer* 254
6. *Résultats de la nouvelle politique commerciale du chemin de fer* 256

QUATRIEME PARTIE

LUTTE POUR LE CONTROLE

INTRODUCTION 265

CHAPITRE PREMIER

SOUS L'ANCIEN REGIME

§ 1. La guerre russo-japonaise de 1904-1905 267
§ 2. La cession du Chemin de fer du Sud de la Mandchourie par la Russie au Japon en vertu du traité

PAGES

de Portsmouth du 5 septembre 1905, cession consentie par la Chine en vertu du traité de Péking du 22 décembre 1905 273

§ 3. La proposition d'internationalisation des chemins de fer de Mandchourie par les Etats-Unis. Le projet du Chemin de fer de Chinchow à Aïgoun..... 281

§ 4. La réconciliation russo-japonaise. Les traités de Saint-Pétersbourg du 4 juillet 1910 et du 8 juillet 1912 286

§ 5. L'annexion de la Corée au Japon en vertu du traité de Séoul du 22 août 1910 289

§ 6. La politique agressive du Japon en Mandchourie au cours de la Grande Guerre de 1914-1918..... 294

1. *Le Groupe II — revisé — des vingt et une demandes du Japon en* 1915 294
2. *Le traité sino-japonais et l'échange de notes du* 25 *mai* 1915, *concernant la Mandchourie du Sud et la Mongolie intérieure orientale* 301
3. *Les traités russo-japonais de* 1916 306
4. *L'accord Lansing-Ishii du* 2 *novembre* 1917 308
5. *Les notes et les contrats du* 28 *septembre* 1918, *concernant les emprunts des chemins de fer de Mandchourie et de Mongolie*..... 310
6. *L'autorité du gouverneur général du Kouan-tong sur les chemins de fer de Mandchourie* 310

CHAPITRE II

SOUS LE REGIME PROVISOIRE

§ 1. L'anabase des Tchécoslovaques et les guerres civiles en Sibérie 313

§ 2. L'intervention des Alliés en Sibérie. Le Comité interallié et le Conseil d'achat de Vladivostok ; les Conseils technique et des transports militaires de Kharbine 322

§ 3. L'accord complémentaire au contrat pour la construction et l'exploitation du Chemin de fer Chinois de l'Est, signé à Péking, le 2 octobre 1920, entre le Gouvernement chinois et la Banque Russo-Asiatique 334

PAGES

§ 4. La réorganisation du Chemin de fer Chinois de l'Est, en vertu de l'accord complémentaire du 2 octobre 1920 340

CHAPITRE III

SOUS LE REGIME SOVIETIQUE

§ 1. La Conférence de Washington et les résolutions du 4 frévrier 1922 concernant le Chemin de fer Chinois de l'Est 345

§ 2. La République d'Extrême-Orient.
Le retrait des troupes japonaises de Sibérie et les memorandums des Alliés à la Chine au sujet du Chemin de fer Chinois de l'Est 356

§ 3. Les négociations sino-russes pour la reconnaissance des Soviets 367

§ 4. Le traité sino-russe de Péking du 31 mai 1924 et le Chemin de fer Chinois de l'Est..... 385

§ 5. Les conséquences et la mise en vigueur du traité sino-russe de Péking du 31 mai 1924, relativement au Chemin de fer Chinois de l'Est. L'accord sino-russe de Moukden du 20 septembre 1924 409

CONCLUSION 435

BIBLIOGRAPHIE 447

CARTES :

Carte de la Mandchourie
Régions Economiques dépendant du C.F.C.E.

Maurice Lavergne, Impr, 289, rue Saint-Jacques (V°)

CARTE de la MANDCHOURIE

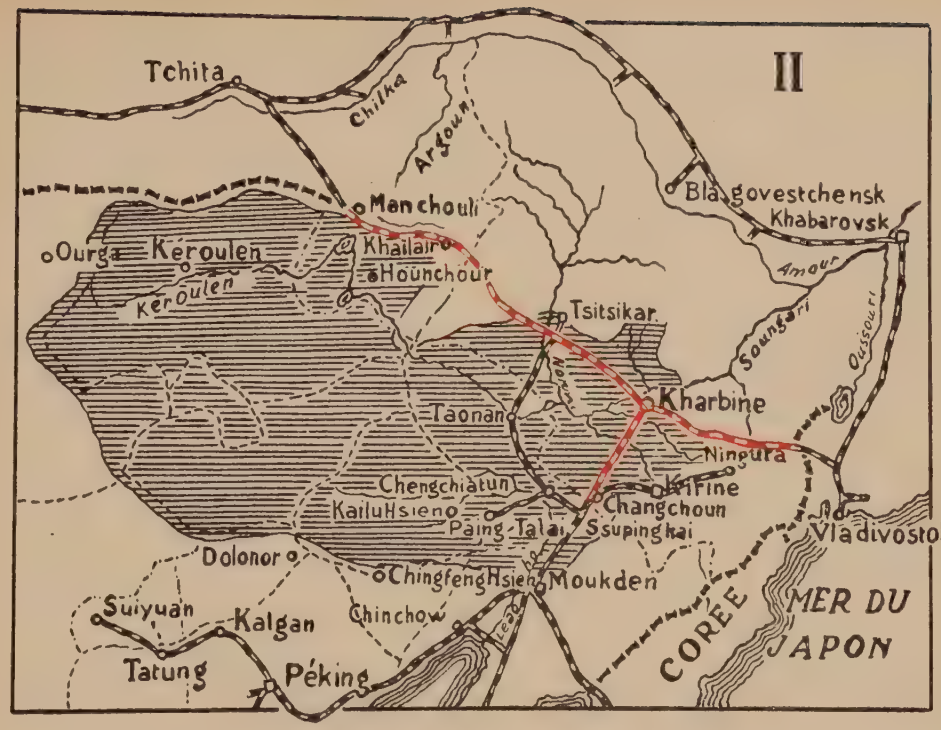
MILLES ANGLAIS

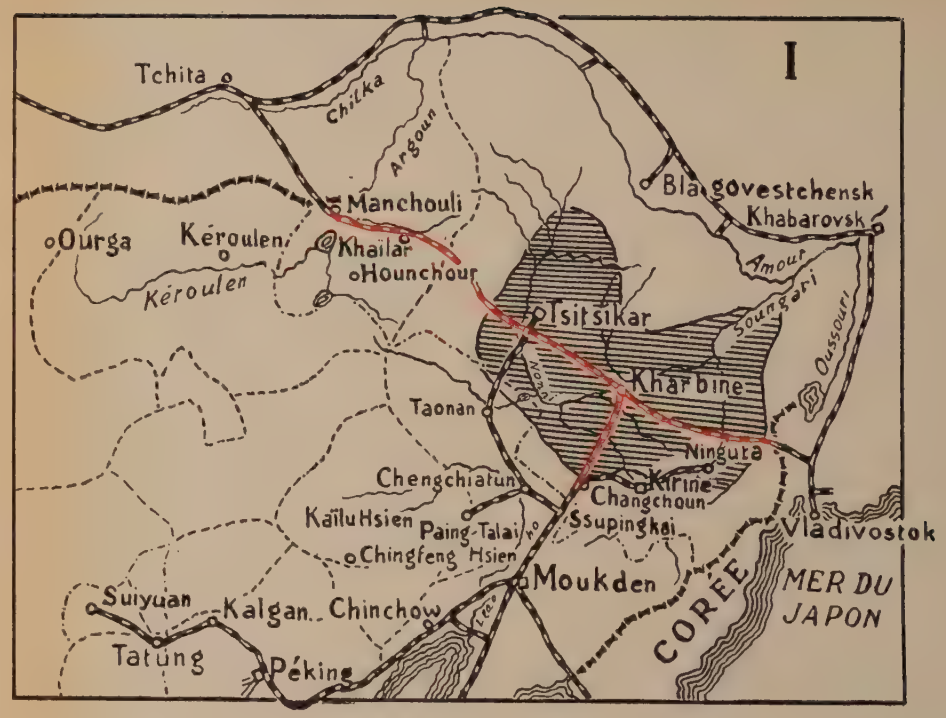
100 80 60 40 20 0 50 100

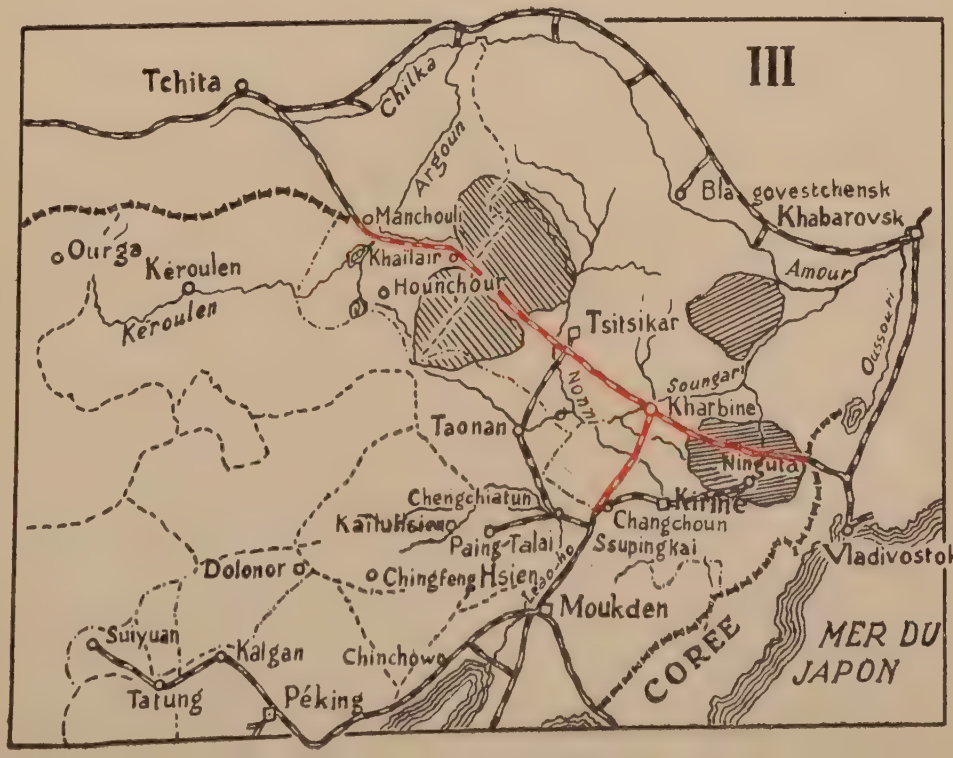
FRONTIÈRES

des États
des provinces
des ligues
des hoshuns et des districts

Tchita
Nertchinsk
Sretensk
Chilka
Albazikha
AMOUR
Albazin
Onon
Argoun
TRANSBAÏKALIE
Aimak de Toucheroutou Khan
Manchouli
Khaïlar
Hingan
Nonni
Blagovestchensk
Aïgoun
Khabarovsk
Suiyan
AMOUR
Puhsi
Neho
Nunchiang
Lungmeng
HEI-LONG-KIANG
Kéroulen
Hounchour
Aimak de Tsetsen Khan
MONGOLIE
Yalou
Chinghis Khan
Koshan
Tungpei
Paichuan
Hailung
Lopei
Suitung
Linchien
SOUNGARI
Fuchin
Jaoho
Hua-chan
Paochin
Tang-yuan
Sansing
Huling
Ussouri
Suileng
Tiehli
Wangkui
Yuching
Suihwa
Chingsing
TSITSIKAR
Yangtuntun
Chingkan
Anta
Langhsi
Payen
Mankow
Hulan
Mulan
Tatung
Tuitsinshan
Tangcheng
Poli
Mishano
Hulin
Tailai
Chol
GORLOS NORD
KHARBINE
Tung-Ping
Erhtsengtientze
Chaotung
Chaochowo
Taonan
Taerho
Tala
LIGUE DE DJERIME
Fuyutalinho
GORLOS SUD
Yushu
Wuchang
Hailine
Motaoshi
Suifenho
Muling
Changling
Tehui
Shulan
Ninguta
Tungning
Nikolsk Ouss.
Aimak de Touchetou Khan
Deriganga
LIGUE DE SILINGOL
LIGUE DE DJOUDA
Kaïlu Hsien
Omu
KIRINE
Changchoun
Shwangyan
Huatien
Tunghwa
Wangtsieng
Hunchun
Suchan
VLADIVOSTOK
Chengchiatun
Itung
Paing-Talai
Panshih
Yenkio
Hulun
Tumen
Ssupingkai
Nenchiang
Dolonor
Chingfeng Hsien
LIGUE D'ULANTSAB
LIGUE DE DJASAKTOU
TCHI-LI
MOUKDEN
MER DU JAPON
CORÉE
Suiyuan
Kalgan
TUMET
CHAHAR
Tatung
PÉKING
Chinchow
Yingkow
Liao-ho
Yalou
Golfe de Liao-tong
LIGUE D'IEHEDZU (ORDOS)







RÉGIONS ÉCONOMIQUES DÉPENDANTES DU C. F. C. E.:

I AGRICULTURE
II ÉLEVAGE
III SYLVICULTURE